

**ACOGE PARCIALMENTE RECURSO DE REPOSICIÓN
INTERPUESTO POR ELETRANS III S.A. EN CONTRA DE
LA RESOLUCIÓN MINISTERIAL EXENTA N° 41, DE 2023,
DEL MINISTERIO DE ENERGÍA, QUE ACOGE
PARCIALMENTE SOLICITUD DE AMPLIACIÓN DE
PLAZO, POR MOTIVOS DE FUERZA MAYOR O CASO
FORTUITO, RESPECTO DE LOS HITOS RELEVANTES N°S
3 Y 5 DE LA OBRA NUEVA “NUEVA LÍNEA NUEVA
MAITENCILLO-PUNTA COLORADA-NUEVA PAN DE
AZÚCAR 2X220 KV, 2X500 MVA”**

RESOLUCIÓN MINISTERIAL EXENTA N°

57

SANTIAGO,

04 de diciembre 2024

VISTO:

1. Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.
2. Lo dispuesto en la Ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado, en adelante “Ley N° 19.880”.
3. Lo dispuesto en el Decreto Ley N° 2.224, de 1978, del Ministerio de Minería, que crea el Ministerio de Energía y la Comisión Nacional de Energía.
4. Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 4/20.018, de 2006, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de Minería, de 1982, Ley General de Servicios Eléctricos, en materia de energía eléctrica, y sus modificaciones posteriores, en adelante e indistintamente la “Ley General de Servicios Eléctricos”.
5. Lo dispuesto en la Ley N° 20.936, que establece un nuevo sistema de transmisión eléctrica y crea un organismo coordinador independiente del sistema eléctrico nacional, en adelante la “Ley N° 20.936”.
6. Lo dispuesto en el Código de Comercio.
7. Lo establecido en el Decreto Exento N° 373, de 2016, del Ministerio de Energía, que Fija plan de expansión del sistema de transmisión troncal para los doce meses siguientes, en adelante el “Decreto N° 373/2016”.
8. Lo establecido en la Resolución Exenta N° 567, de 2016, de la Comisión Nacional de Energía, que aprueba Bases de Licitación de las Obras Nuevas contempladas en el Decreto Exento N° 373, de 2016, del Ministerio de Energía, que Fija Plan de Expansión del Sistema Troncal, período 2015-2016, y sus modificaciones efectuada mediante las Resoluciones Exentas N°s 671 y 888, de 2016, y N° 100, de 2017, todas de la Comisión Nacional de Energía; en adelante también las “Bases de Licitación”.

9. Lo establecido en el Decreto Supremo N° 3T, de 2018, del Ministerio de Energía, que fija derechos y condiciones de ejecución y explotación de la obra nueva denominada: “Nueva Línea Nueva Maitencillo – Punta Colorada – Nueva Pan de Azúcar 2x220 kV, 2x500 MVA”, perteneciente al Sistema de Transmisión Nacional a empresa adjudicataria que indica, en adelante el “Decreto N° 3T/2018”, publicado en el Diario Oficial con fecha 7 de abril de 2018.
10. Lo resuelto por el Ministerio de Energía mediante Resolución Exenta N° 41, de 2023, que acoge parcialmente solicitud de ampliación de plazo, por motivos de fuerza mayor o caso fortuito, respecto de los hitos relevantes N°s 3 y 5 de la obra nueva “Nueva Línea Maitencillo-Punta Colorada-Nueva Pan de Azúcar 2x220 kV, 2x500 MVA”, en adelante la “Resolución Exenta N°41/2023” o “resolución impugnada”.
11. Lo solicitado por Eletrans III S.A., en adelante “Eletrans III” o “el recurrente”, en su presentación de fecha 7 de diciembre de 2023, mediante la cual interpone recurso de reposición en contra de la Resolución Exenta N° 41/2023.
12. Lo solicitado por Eletrans III en su carta de fecha 16 de febrero de 2024, en que solicita tener presente lo que indica al resolver el recurso de reposición.
13. Lo informado por el Coordinador Eléctrico Nacional, en adelante “el CEN” o “el Coordinador”, mediante carta DE 03518-24, de fecha 10 de julio de 2024.
14. Lo dispuesto en la Resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República; y

CONSIDERANDO:

1. Que, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 99° y siguientes de la Ley General de Servicios Eléctricos, en su texto vigente antes de la dictación de la Ley N° 20.936, esta Secretaría de Estado, mediante el Decreto Exento N° 373, de 2016, fijó el Plan de Expansión del Sistema de Transmisión Troncal para el período 2015-2016, contemplando en el número 1.2, del artículo Segundo, la obra nueva denominada “Nueva Línea Nueva Maitencillo – Punta Colorada – Nueva Pan de Azúcar 2x220 kV, 2x500 MVA”, en adelante la “Obra” o el “Proyecto”.
2. Que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 96° de la LGSE, en su texto vigente antes de la dictación de la Ley N° 20.936, el Coordinador efectuó el proceso de licitación pública internacional del Proyecto, conforme a los plazos y términos fijados en el Decreto N° 373/2016 y en las Bases de Licitación.
3. Que, a través del Decreto N° 3T/2018, publicado en el Diario Oficial con fecha 7 de abril de 2018, esta Secretaría de Estado fijó a Eletrans III S.A. como empresa adjudicataria de los derechos de ejecución y explotación de la Obra, fijando asimismo las condiciones y términos para su ejecución y explotación.
4. Que, las condiciones para la ejecución del Proyecto se encuentran contenidas en el artículo 3° del Decreto N° 3T/2018, el que en su numeral 1. “Hitos Relevantes del Proyecto” estableció lo siguiente: (a) Hito Relevante N° 1: Seguros contratados y Estudio que determina las especificaciones de detalle del Proyecto (“Hito N° 1”), el que deberá cumplirse dentro de los 270 días corridos siguientes, contados desde la publicación del Decreto N° 3T/2018 en el Diario Oficial; (b) Hito Relevante N° 2: Emisión de las Órdenes de Compra de Suministros, Obtención de la Resolución de Calificación Ambiental y Admisibilidad de la Solicitud de Concesión Definitiva (“Hito N° 2”), el que deberá cumplirse dentro de los 846 días corridos siguientes, contados desde la publicación del Decreto N° 3T/2018 en el Diario Oficial; (c) Hito Relevante N° 3: Construcción de las fundaciones (“Hito N° 3”), el que deberá cumplirse dentro de los 1041 días corridos siguientes, contados desde la publicación del Decreto N° 3T/2018 en el Diario Oficial; (d) Hito Relevante N° 4: Prueba de Equipos

(“Hito N° 4”), el que deberá cumplirse dentro de los 954 días corridos siguientes, contados desde la publicación del Decreto N° 3T/2018 en el Diario Oficial; y, (e) Hito Relevante N° 5: Entrada en Operación del Proyecto (“Hito N° 5”), el que deberá cumplirse dentro de los 48 meses siguientes, contados desde la publicación del Decreto N° 3T/2018 en el Diario Oficial.

5. Que, no obstante lo anterior, Eletrans III solicitó a este Ministerio la declaración de la concurrencia de eventos constitutivos de fuerza mayor o caso fortuito que le habrían impedido dar cumplimiento a los plazos indicados en el considerando anterior y, en virtud de ello, se modificaran las fechas de cumplimiento establecidas en el Decreto N° 3T/2018, acompañando al efecto, diversos antecedentes tendientes a acreditar dicha circunstancia.

6. Que, esta Secretaría de Estado mediante la Resolución Exenta N° 41/2023 resolvió las presentaciones efectuadas por Eletrans III en relación con los eventos de fuerza mayor invocados, acogiendo parcialmente la solicitud de prórroga por un plazo de 132 días corridos que impactó el cumplimiento del Hito Relevante N° 3, y por un plazo de 488 días corridos que impactaron el cumplimiento del Hito Relevante N° 5 de la Obra. Sin embargo, no habiéndose dado cumplimiento a los Hitos Relevantes N°s 3 y 5, a través de dicha resolución se resolvió proceder al cobro íntegro de las boletas que garantizaban el cumplimiento oportuno de los hitos referidos.

7. Que, con fecha 7 de diciembre, Eletrans III impugnó la Resolución Exenta N° 41 mediante la interposición de un recurso de reposición solicitando, en general, acceder a la solicitud de ampliación de plazo o, en su caso, en los días que se determine conforme al mérito de los antecedentes y alegaciones formuladas en su recurso, estableciendo una nueva fecha para el cumplimiento de los Hitos Relevantes N°s 3 y 5, y se deje sin efecto el cobro de las boletas de garantía.

8. Que, conforme se expondrá en los considerandos siguientes de la presente resolución, el recurso de reposición antes referido se estructura de la siguiente manera: (i) antecedentes generales; (ii) supuesta inexistencia de hechos por falta de prueba; (iii) errónea determinación de los hechos: fechas de cumplimiento en los hitos y ampliación de plazos; (iv) hechos que no han sido calificados como constitutivos de caso fortuito o fuerza mayor; (v) improcedencia del cobro de las boletas de garantía y principio de proporcionalidad; (vi) síntesis de lo solicitado.

9. Que, para sustentar su recurso, Eletrans III acompaña la documentación que individualiza de la forma que sigue:

C1) Antecedentes probatorios “Restricciones de desplazamiento por COVID-19”, Sección IV.

1) Contrato celebrado entre Eletrans III S.A. y Sasem Ingeniería y Construcción SpA con fecha 18 de febrero de 2021, denominado “ST7-MPCPA-0009-2021”, que dice relación con la construcción de caminos y fundaciones del tramo sur, lo cual forma parte de la ruta crítica del proyecto. Además, este contrato contiene un hito contractual específico referido al “término de la construcción que cumple el Hito Relevante N° 3 con la Autoridad”.

2) Orden de Cambio N° 2 del contrato “ST7-MPCPA-0009-2021” entre Eletrans III S.A. y Sasem Ingeniería y Construcción SpA, de fecha 10 de mayo de 2021, que dice relación con la incorporación de nuevas obras de construcción de caminos y fundaciones incorporadas al contrato “ST7-MPCPA-0009-2021”.

3) Rectificación de la Orden de Cambio N°2, que contiene el número total de caminos y fundaciones incorporadas al contrato “ST7-MPCPA-0009-2021”.

4) Instrucción de cuarentena por 11 días emitida por la SEREMI de Salud de Coquimbo a 27 trabajadores del proyecto, de 1 julio de 2021.

5) Planilla Excel denominada “Consolidado COVID-19 01-07-2021”, elaborada por la Inspección Técnica de Obras del proyecto, en cuya pestaña principal (“Consolidado”) consta que a esa fecha la empresa Sasem tenía 23 trabajadores con resultado positivo de COVID 19, y 74 trabajadores con contacto estrecho; por otro lado, en la pestaña “Desglose de personal” aparecen los 27 trabajadores en

6) relación a los cuales la SEREMI de Salud emitió su comunicado e instrucción de cuarentena.

- 7) Planilla Excel denominada "Trabajadores Sasem", elaborada por la Encargada de Prevención de Riesgos del proyecto, que contiene el detalle de cada uno de estos 27 trabajadores, en relación a su cargo, lugar de trabajo (tramo norte o tramo sur del contrato "ST7-MPCPA-0009-2021" entre Eletrans y Sasem), fecha de ingreso y fecha de término de su relación laboral.
- 8) Contratos de trabajo entre SASEM Ingeniería y Construcción SPA y distintos trabajadores de la empresa.

C2) Antecedentes probatorios "Suministros de Kalpataru", Sección IV §3.:

- 1) Correo electrónico enviado por Eletrans III a Kalpataru con fecha 28 de julio de 2021, en el que se adjunta la carta "ST7-EKALPA011/2021" de igual fecha.
- 2) Correo electrónico enviado por Kalpataru a Eletrans III con fecha 7 de septiembre de 2021, con asunto "Dispatch for BATCH-1 and BATCH 2 (WO-402-Eletrans)".
- 3) Correo electrónico enviado por Kalpataru a Eletrans III con fecha 9 de noviembre de 2021, en el que se adjunta una copia firmada del Addendum N°1 del contrato suscrito entre dichas partes.
- 4) Correo electrónico enviado por Eletrans III a Kalpataru con fecha 6 de enero de 2022, en el que se adjunta la carta "ST7-EKALPA016/2022" de igual fecha.
- 5) Correo electrónico enviado por Eletrans III a Kalpataru con fecha 1 de febrero de 2022, en el cual se adjunta la carta "ST7-EKALPA017/2022" de igual fecha.
- 6) Correo electrónico enviado por Eletrans III a Kalpataru con fecha 8 de junio de 2022, en el cual se adjunta la carta "ST7-EKALPA019/2022" de igual fecha.
- 7) Carta "KALPATARU/WO-402/Chile/22-23/001" enviada por Kalpataru a Eletrans III con fecha 19 de julio de 2022.
- 8) Carta "ST7-EKALPA022/2022" enviada por Eletrans III a Kalpataru con fecha 25 de
- 9) julio de 2022.
- 10) Documentos relacionados al embarque de 217 toneladas de suministros, de octubre de 2021.
- 11) Documentos relacionados al embarque de 115 toneladas de suministros, de octubre de 2021.
- 12) *Bill of Lading* N°MEDUMW690314 de fecha 7 de octubre de 2021 (primer embarque).
- 13) Factura emitida por Kalpataru a Eletrans III en relación al *Bill of Lading* N°MEDUMW690314 de fecha 7 de octubre de 2021 (primer embarque).
- 14) *Bill of Lading* N°MEDUMW673112 (primer embarque).
- 15) Factura emitida por Kalpataru a Eletrans III en relación al *Bill of Lading* N°MEDUMW673112 (primer embarque).
- 16) Correo electrónico enviado por Kalpataru a Eletrans III con fecha 19 de enero de 2022, en el cual señala que "*Batches 1 to 4, has been discharged at Valparaiso Port, Chile on dated 18th Jan 2022*" (es decir, que "los lotes 1 a 4 fueron descargados en el puerto de Valparaíso, Chile, el 18 de enero de 2022"). En este correo electrónico se puede apreciar que la fecha de embarque de estos suministros fue el 7 de octubre de 2021 ("*date of Shipment*"), y que la fecha que de arribo a puertos chilenos fue el 18 de enero de 2022, transcurriendo más de 3 meses entre el embarque y desembarque.
- 17) Correo electrónico enviado por Kalpataru a Eletrans III con fecha 19 de enero de 2022, en referencia a "*Batch 5.5A, 6, 6A & 7*", donde se refiere como fecha de embarque el 12 de enero de 2022, y fecha prevista de arribo a puertos chilenos para el "4-Mar-22/14-Mar-22".
- 18) Correo electrónico enviado por Kalpataru a Eletrans III con fecha 8 de febrero de 2022, en el cual se incluye un resumen de la gestión de transporte marítima.
- 19) Cadena de correos electrónicos de febrero de 2022, en uno de los cuales Kalpataru informa su cronograma tentativo de embarque de suministros y fecha estimada de llegada a puerto chileno.
- 20) Correo electrónico enviado por Kalpataru a Eletrans III con fecha 5 de marzo de 2022, que contiene información referente al embarque de suministros y fecha estimada de llegada a puerto chileno.
- 21) Correo electrónico enviado por Kalpataru a Eletrans III con fecha 7 de marzo de 2022, donde el proveedor señala que "hemos terminado todos los despachos desde nuestra fábrica".
- 22) Correo electrónico enviado por Kalpataru a Eletrans III con fecha 7 de marzo de 2022, donde el proveedor indica fechas estimadas de embarque de los suministros.
- 23) Set de 4 correos electrónicos internos de Eletrans III de mayo de 2022, que contienen legajos documentales relacionados a los suministros de Kalpataru.

- 24) *Bill of Lading* N°EID0637073 de fecha 6 de marzo de 2022.
- 25) Guía de despacho de N°674 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 29 de junio de 2022 (y su anexo), asociada al container TGHU 640728-5.
- 26) Guía de despacho de N°675 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 29 de junio de 2022 (y su anexo), asociada al container GESU 586783-2.
- 27) Guía de despacho de N°676 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 29 de junio de 2022 (y su anexo), asociada al container CAIU 705148-6.
- 28) Guía de despacho de N°678 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 30 de junio de 2022 (y su anexo), asociada al container CMAU 437299-4.
- 29) Guía de despacho de N°679 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 30 de junio de 2022 (y su anexo), asociada al container CMAU 730357-5.
- 30) Guía de despacho de N°683 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 30 de junio de 2022 (y su anexo), asociada al container APHU 705034-0.
- 31) Guía de despacho de N°684 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 30 de junio de 2022 (y su anexo), asociada al container CMAU 583392-0.
- 32) Guía de despacho de N°685 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 30 de junio de 2022 (y su anexo), asociada al container TGHU 629584-2.
- 33) Guía de despacho de N°694 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 4 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container CMAU 423980-5.
- 34) Guía de despacho de N°695 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 4 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TLLU 434720-5.
- 35) Guía de despacho de N°696 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 4 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TRLU 680187-4.
- 36) Guía de despacho de N°699 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 5 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TRLU 731661-5.
- 37) Guía de despacho de N°700 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 5 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container APHU 671429-6.
- 38) Guía de despacho de N°701 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 5 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TEMU 694553-0.
- 39) Guía de despacho de N°708 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 6 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container CMAU 689420-0.
- 40) Guía de despacho de N°709 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 6 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TCLU 672398-3.
- 41) Guía de despacho de N°710 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 6 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container EMCU 985696-8.
- 42) Guía de despacho de N°711 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 7 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TGBU 417078-3.
- 43) Guía de despacho de N°712 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 7 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TGBU 431678-0.
- 44) Guía de despacho de N°719 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 8 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TCLU 960561-8.
- 45) Guía de despacho de N°721 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 8 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container BEAU 478205-5.
- 46) Guía de despacho de N°722 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 8 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TCNU 754457-3.
- 47) Guía de despacho de N°729 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 11 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TCLU 870771-8.
- 48) Guía de despacho de N°730 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 11 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container CMAU 662871-9.
- 49) Guía de despacho de N°731 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 11 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TCNU 573607-3.
- 50) Guía de despacho de N°738 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 12 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container CMAU 649058-0.
- 51) Guía de despacho de N°739 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 12 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container SEGU 506157-0.
- 52) Guía de despacho de N°740 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 12 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TRHU 603994-5.

- 53) Guía de despacho de N°743 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 13 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container CMAU 441887-9.
- 54) Guía de despacho de N°744 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 13 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container CMAU 791894-4.
- 55) Guía de despacho de N°745 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 13 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TLLU 428889-0.
- 56) Guía de despacho de N°754 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 18 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container CMAU 725886-1.
- 57) Guía de despacho de N°755 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 18 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TCNU 413750-6.
- 58) Guía de despacho de N°756 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 18 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TLLU 759520-5.
- 59) Guía de despacho de N°759 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 19 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TCNU 315170-5.
- 60) Guía de despacho de N°760 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 19 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container APHU 683005-9.
- 61) Guía de despacho de N°761 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 19 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container SEGU 608708-0.
- 62) Guía de despacho de N°765 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 20 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TGHU 915020-4.
- 63) Guía de despacho de N°766 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 20 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container SEGU 628614-3.
- 64) Guía de despacho de N°767 emitida por GTC Transportes a Eletrans III con fecha 20 de julio de 2022 (y su anexo), asociada al container TCNU 706785-0.

C3) Antecedentes probatorios “Galpón GIS InterChile”, Sección IV §4:

- 1) Minuta explicativa sobre la prueba asociada a esta interferencia.
- 2) Protocolo “HVM-02-ER-FR-016-005” emitido por la empresa HVM Ingenieros con fecha 17 de mayo de 2022.
- 3) Protocolo “HVM-02-ER-FR-016-006” emitido por la empresa HVM Ingenieros con fecha 25 de abril de 2022.
- 4) Protocolo “3038-02-ER-FR-001” emitido por la empresa HVM Ingenieros con fecha 18 de mayo de 2022.
- 5) Protocolo “3038-02-ER-FR-002” emitido por la empresa HVM Ingenieros con fecha 29 de agosto de 2022.

C4) Antecedentes probatorios “Suministros de Sterlite”, Sección IV §5:

- 1) *Bill of Lading* N° ONEYPNQB04187300 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 19 de mayo de 2021.
- 2) *Bill of Lading* N° ONEYPNQB04351300 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 27 de mayo de 2021.
- 3) *Bill of Lading* N° ONEYNUMB52142600 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 31 de mayo de 2021.
- 4) *Bill of Lading* N° ONEYPNQB04606600 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 31 de mayo de 2021.
- 5) *Bill of Lading* N° ONEYPNQB04492900 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 31 de mayo de 2021.
- 6) *Bill of Lading* N° ONEYMUMBB0078900 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 22 de enero de 2022.
- 7) *Bill of Lading* N° ONEYPNQB11621801 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 2 de enero de 2022.
- 8) *Bill of Lading* N° ONEYPNQB11621800 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 28 de diciembre de 2021.
- 9) *Bill of Lading* N° ONEYMUMBB0686700 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 11 de enero de 2022.

- 10) *Bill of Lading* N° ONEYPNQC00136800 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 17 de enero de 2022.
- 11) *Bill of Lading* N° ONEYPNQC00247400 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 24 de enero de 2022.
- 12) *Bill of Lading* N° ONEYPNQC00247402 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 24 de enero de 2022.
- 13) *Bill of Lading* N° ONEYPNQC00448701 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 7 de febrero de 2022.
- 14) *Bill of Lading* N° 100250054598 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 9 de marzo de 2022.
- 15) *Bill of Lading* N° ONEYPNQC00247401 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 24 de enero de 2022.
- 16) *Bill of Lading* N° 100250028198 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 3
- 17) de febrero de 2022.
- 18) *Bill of Lading* N° 100250028929 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 3 de febrero de 2022.
- 19) *Bill of Lading* N° ONEYMUMC04941400 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 21 de junio de 2022.
- 20) *Bill of Lading* N° ONEYPNQC00448700 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 7 de febrero de 2022.
- 21) *Bill of Lading* N° 100250032136 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 3 de febrero de 2022.
- 22) *Bill of Lading* N° ONEYPNQC00637700 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 16 de febrero de 2022.
- 23) *Bill of Lading* N° COSU6326780130 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha 19 de febrero de 2022.
- 24) *Bill of Lading* N° COSU6326780130 de *Sterlite Power Transmission Limited* de fecha
- 25) 3 de marzo de 2022.
- 26) Adendum N° 1 entre Eletrans III S.A. y *Sterlite Power Transmission Limited* del contrato ST7-MPCPA-0004/2021, de fecha 14 de diciembre de 2021.
- 27) Guías de despacho por medio de transporte terrestre número 258150, 158155, 262933, 2932, 26931, 26930, 262181, 262175, 262174, 26171, 262167, 262161, 262159, 262158, 261936, 261643, 261639, 261043, 261042, 261040, 261039, 261023, 261021, 261018, 261017, 261014, 261011, 261010, 261009, 261005, 261002, 261000, 260999, 260998, 260997, 260994, 260993, 260992, 259207, 259200, 259016, 258154, 258153, 25851, 258149, 258148, 258147, 258146, 258145, 258143, 257618, 257617, 256867, 256863, 256727, 256725, 256723, 256721, 256719, 256716, 256714, 256709, 256707, 256704, 256702, 256701, 256700, 256699, 256699, 254651, 262881, 262771, 262881, 262182, 262179, 262177, 262176, 262173, 262170, 262169, 262163, 262157, 262156, 259222, 259215, 259208, 25205, 259198, 256728, 256726, 256708, 256708, 256706, 255345, 255339, 255335, 255332, 255327, y arribos de carretes de *Sterlite* guías 255367, 255363, 255354, 255351, 255370, 255323.

C5) Antecedentes probatorios “Dilación excesiva de la Dirección de Vialidad”, Sección V §4:

- 1) Informe de gestión de cruces Ruta 5 al 15 de febrero de 2023 de fecha 15 de febrero de 2023.
- 2) Carta de fecha 9 de marzo de 2023 de la empresa Eletrans a Ministerio de Energía, Ref. “Solicita apoyo en gestiones con dirección regional de vialidad Atacama y Dirección Regional de Vialidad Coquimbo”.
- 3) Convenio suscrito entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Empresa Eletrans III S.A. por el uso de faja fiscal para el proyecto “Nueva Línea Maintencillo – Punta Colorada 2X220KV”, Sector Tuta 5 DM 587.600,00 y Ruta 5 DM 580.400,00. Comuna de Vallenar, Provincia de Huasco, Región de Atacama.
- 4) Resolución Exenta N° 119 de 6 de marzo de 2023 de la Dirección de Vialidad, Ocupación de Faja en Camino Público, para el proyecto de Atraveso Superior en Ruta 5, Comuna de La Higuera, Provincia de Elqui, Región de Coquimbo (AT715/23).
- 5) Excel “Causale Impacto ST7” en que se revisa la causal invocada, con la descripción de los respaldos documentales y un enlace.

6) Informe de multas potenciales e impactos reales, de fecha septiembre de 2023, elaborado por Eletrans III.

10. Que, Eletrans III comienza su relato señalando que las resoluciones de los Ministerios constituirían actos administrativos por lo que, en cuanto a su naturaleza, requisitos y efectos se encuentran sujetos a la legislación administrativa general, particularmente a la Ley N° 19.880, sin perjuicio de las normas especiales que los rigen. En este sentido, sostiene que en el caso de la Resolución Exenta N° 41/2023 concurrirían todos y cada uno de estos elementos al ser una decisión formal, emitida en ejercicio de una potestad pública por el Ministerio de Energía, entidad que forma parte de la Administración del Estado acto y, finalmente, por contener una declaración de voluntad, en la medida que se acoge parcialmente la solicitud realizada por Eletrans III y ordena el cobro de las garantías.

11. Que, conforme a lo anteriormente expuesto, Eletrans III indica que en el caso de la Resolución Exenta N° 41/2023 se habría rechazado algunas de sus solicitudes y alegaciones, haciendo una exposición sucinta de las mismas, para luego desarrollarlas latamente. Así, las causales que habrían motivado dicho rechazo, a juicio de Eletrans III, serían las siguientes: (i) inexistencia de los hechos por falta de pruebas, debido a que éstos no se habrían acreditado por los medios de prueba acompañados al expediente; (ii) error en la determinación de los hechos, por cuanto no se habría hecho una adecuada apreciación de los mismos, como sucedería con la fecha para determinar el cumplimiento de los Hitos Relevantes N° 3 y 5, así como los días que se debían otorgar por el impacto en la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental y en la ejecución de la Resolución de Calificación Ambiental por parte del SAG; (iii) respecto a hechos no constitutivos de fuerza mayor, señala que se establecerían determinados hechos como constitutivos de fuerza mayor, pero luego se habría efectuado una errónea calificación jurídica de los mismos al momento de establecer si se encuentran dentro de los supuestos de caso fortuito; y, (iv) como consecuencia de lo anterior, se habría determinado el rechazo de determinadas solicitudes y alegaciones y, a su vez, se habría ordenado de forma perentoria el cobro de las respectivas garantías.

12. Que, enseguida, Eletrans III desarrolla el argumento relativo a que diversos considerandos de la Resolución Exenta N° 41/2023 habrían establecido la supuesta inexistencia de hechos por falta de prueba, todos los cuales sintetiza detalladamente en un cuadro contenido en las páginas 9, 10 y 11 de su escrito y, a continuación, efectúa un análisis de cada uno de los hechos y los medios de prueba que, a su entender, permitirían acreditarlos.

13. Que, en línea con lo señalado en el considerando anterior, en lo relativo a las restricciones de desplazamiento a causa del COVID-19 y su impacto en los Hitos Relevantes N°s 3 y 5, Eletrans III sostiene que estas constituirían un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor, pero que el Ministerio lo habría rechazado bajo los argumentos desarrollados en los considerandos N° 76 y 89 de la resolución impugnada, que establecen que los antecedentes acompañados no permitieron arribar a la convicción sobre el supuesto impacto en alguna actividad específica del Proyecto, vinculada a la ruta crítica del mismo.

14. Que, para sustentar lo anterior, Eletrans III señala que la pandemia de COVID-19 constituiría un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor que habría sido reconocido por la jurisprudencia de la Contraloría General de la República en virtud de la cual, el desarrollo de cualquier actividad, incluyendo la construcción de una línea de transmisión, se vería necesariamente afectada en su ejecución. En tal sentido, asevera que no solo puede considerarse que se trata de un hecho público y notorio, sino que también se llegaría a dicha conclusión a partir del uso de las presunciones, la que constituiría uno más de los medios de prueba admisibles en derecho, conforme a lo dispuesto en el artículo 35 de la Ley N° 19.880.

15. Que, en este orden de ideas, Eletrans III sostiene que no sería exigible acreditar un impacto específico en el Proyecto, considerando que el efecto se aprecia en la globalidad de sus consecuencias, en la medida que afectaría la totalidad de las actividades que se deben desarrollar, así como a toda la cadena de suministros y servicios que se requerirían para su realización. En razón de lo indicado, Eletrans III estima que necesariamente se habrían afectado los desplazamientos y la movilidad de su personal, lo que se podría apreciar en los documentos acompañados a su recurso,

particularmente, en el personal afectado producto del COVID-19, correspondiente a trabajadores de la empresa Sasem Ingeniería y Construcción SpA, la cual estaba encargada de ejecutar el contrato denominado "ST7-MPCPA-0009-2021", suscrito con Eletrans III con fecha 18 de febrero de 2021, el cual tenía por objeto "Obras de construcción de caminos y fundaciones", actividades que están comprendidas dentro de la ruta crítica del proyecto, de ahí el impacto que hubo en dichas gestiones producto de la disminución de personal provocado por los contagios por COVID-19. Adicionalmente, indica que las restricciones de desplazamiento se explican por cuarentenas del equipo contagiado, en distintos momentos, cada una por 11 días, conforme detalla Eletrans III en su presentación.

16. Que, por otra parte, Eletrans III sostiene que la apreciación de la prueba "en conciencia" resultaba clave a la hora de considerar las restricciones de movilidad para trabajadores, prestadores de servicios, servicios de movilización y otros involucrados en el desarrollo de cualquier proyecto, sin que sea necesario acreditarlo por ser de público conocimiento.

17. Que, adicionalmente, la empresa hace presente que la Comisión Nacional de Energía, en adelante la "CNE", habría habilitado una página web que permitía acceder de manera *online* a la modificación de hitos de construcción para proyectos eléctricos y, además, que en un informe técnico dicho Servicio habría concluido que: *"ha podido constatar que por efectos de la pandemia varios proyectos de generación y transmisión han sufrido retrasos en su ejecución. La pandemia ha originado, entre otras consecuencias, retrasos administrativos en la obtención de permisos ambientales y sectoriales; demora en la entrega de los equipamientos de los proyectos; y retrasos en a la ejecución de las obras por restricciones de horarios y de desplazamiento"*. De este modo, sobre la base de las conclusiones a que arribara la CNE en su informe técnico, Eletrans III afirma que dicho organismo habría reconocido a innumerables empresas y para diversos proyectos, la concurrencia de la causal de fuerza mayor por COVID-19, accediendo a modificaciones o postergaciones de hitos constructivos.

18. Que, enseguida, Eletrans III alude a que el deber de coherencia constituiría una obligación que exige de la Administración una actuación similar en la ponderación de los criterios para determinar, en su caso, la concesión de un derecho, la aprobación de un permiso, o la imposición de una sanción, entre otros. Añade que, todas estas decisiones, deberían ser valoradas de manera más o menos idénticas, salvo que existan circunstancias diversas que lleven a una decisión distinta y particular, lo que debería ser debidamente fundado por la autoridad respectiva.

19. Que, en relación a lo anterior, Eletrans III argumenta que el deber de coherencia encontraría su fundamento en los principios de igualdad, seguridad jurídica, confianza legítima y proporcionalidad que rige el actuar de los poderes públicos, dando lugar a la doctrina del precedente administrativo, cuya observancia exigiría que, frente a un caso sustancialmente idéntico a otro anterior, debería ser resuelto del mismo modo por la autoridad. Para sustentar su alegación, la empresa cita el fallo dictado por la Corte Suprema en causa Rol N° 22.337-2019, en el que habría señalado que todo cambio de criterio debe estar debidamente motivado, pues, en caso contrario la falta o ausencia de motivación explícita transforma en arbitraria la decisión de la autoridad.

20. Que, por último, en lo referente a las restricciones de desplazamiento a causa del COVID-19, Eletrans III solicita que, en base a la nueva prueba aportada y las consideraciones de derecho realizadas, se reconsidere lo resuelto por el Ministerio y se conceda una prórroga de 33 días por concepto de retrasos en los desplazamientos o, a los menos, conceder 11 días adicionales para el Hito Relevante N°5.

21. Que, en lo que dice relación con el atraso en la llegada de estructuras adquiridas a Kalpataru Power, Eletrans III manifiesta que en la Resolución Exenta N° 41/2023 el Ministerio habría sostenido que, a pesar de la prueba rendida, no se habría acreditado ni el evento específico de fuerza mayor que provocó el retraso en la llegada del suministro de estructuras metálicas contratado con el proveedor Kalpataru, ni la extensión del impacto sobre la ruta crítica del Proyecto, situación que no permitiría reconocer el impacto alegado respecto del Hito Relevante N° 5 ascendente a un total de 184 días corridos.

22. Que, en razón de lo anterior, Eletrans III hace presente su discrepancia respecto a la forma en que el Ministerio valoró la prueba en este punto, por lo que aporta nuevos antecedentes adicionales para dar por establecidos ambos hechos - fuerza mayor que provocó el retraso en la llegada del suministro de estructuras metálicas contratado con el proveedor Kalpataru, ni la extensión del impacto sobre la ruta crítica del Proyecto-, todos los cuales se encuentran detallados en el literal C2) del considerando 9 de la presente resolución.

23. Que, luego, Eletrans III se refiere a cada uno de los documentos acompañados a su presentación, indicando el hecho que probaría, a saber: (i) la carta ST7-EKALPA011-2020, daría cuenta de los efectos que tuvo la pandemia para la empresa Kalpataru en el proceso de fabricación de las estructuras, en virtud de haberse considerado el ofrecimiento del pago de un premio por cumplimiento de plazos, no obstante lo cual, éstos no habrían podido ser cumplidos; (ii) el addendum N° 1, de fecha 1 de noviembre de 2021, acreditaría el incumplimiento de las fechas establecidas para la llegada de los suministros (septiembre y octubre de 2021), por cuanto en éste se indicaría que recién en octubre de 2021 se habrían embarcado los primeros contenedores; (iii) la carta Eletrans “ST7-EKALPA016-2022 Validación embarques”, probaría que el 6 de enero de 2022 aún no habría llegado a destino el primer embarque; (iv) la carta Eletrans “ST7-EKALPA017-2022 Nuestra Carta 016_Solicita validación de fabricación y envíos_vf”, de 10 de febrero de 2022, constataría que, a esa fecha, aún se encontraría pendiente la llegada de los buques por parte de Kalpataru; (v) la carta Eletrans “ST7-EKALPA019-2022 Comunica incumplimientos y responde sobre pago de 10% final (003)”, de 8 de junio de 2022, daría cuenta del atraso en la llegada de los buques con suministros de estructuras y que los embarques de los días 12 y 24 de mayo de 2022, serían los de mayor retraso; (vi) la carta Eletrans “ST7-EKALPA019-2022 Cobro de garantía”, de 25 de julio de 2022, demostraría todos los atrasos en la llegada de los buques con suministros de estructura tendrían su causa en la pandemia por COVID-19 situación que habría permitido a Eletrans III cobrar la boleta de garantía; (vii) la carta Kalpataru “KALPATARU_WO-402_Chile_22-23-001_1907022”, de 19 de julio de 2021, daría cuenta de que, entre los argumentos alegados por Kalpataru frente al cobro de la boleta de garantía, se encontraría la pandemia por COVID-19 como causa determinante de los atrasos; (viii) los documentos logísticos de los transportes de los suministros de estructuras de Kalpataru, confirmarían el contenido de los documentos anteriormente enumerados, al igual que los documentos logísticos del transportista GTC, de los transportes terrestres de los últimos suministros de estructuras de Kalpataru, que datan de junio de 2022.

24. Que, sobre los antecedentes antes descritos, Eletrans III señala que estos serían concordantes con la prueba que ya se habría aportado al presente expediente administrativo y que, a su juicio, permitiría concluir que la pandemia de COVID-19 habría sido un hecho determinante en el retraso en la llegada del suministro de estructuras metálicas contratado con el proveedor Kalpataru y que constituiría un evento de fuerza mayor.

25. Que, en otra línea argumentativa, Eletrans III se refiere a la interferencia con obras de ampliación de los galpones GIS de las subestaciones de Interchile, hecho que habría sido calificado por la autoridad como un evento constitutivo de caso fortuito en virtud del incumplimiento normativo del tercero Interchile. En este sentido, indica que para medir el impacto -sobre la Obra- del galpón GIS en la Subestación Nueva Maitencillo, que sería una subestación crítica para el Proyecto, se habría tomado como prueba el protocolo inicial (HMV-02-ER-FR-016-005) llamado “Protocolo Nivelación de Viga (Viga Interior)”, protocolo del contratista HMV Ingenieros, aprobado por la ITO Dessau, en el que se habría considerado como fecha de inicio, el 4 de mayo de 2022.

26. Que, a partir de lo anterior, Eletrans III señala que, para medir el término del impacto sobre el Proyecto del galpón GIS en la Subestación Nueva Maitencillo, se habría tomado como prueba el protocolo final (3038-02- ER-FR-001-002) llamado “Protocolo Montaje Estructuras Galpón GIS 220kV”, protocolo del contratista HMV, aprobado por la ITO Dessau, en el que se indicaría que la fecha de finalización de la construcción sería el 29 de agosto de 2022.

27. Que, considerando la supuesta fecha de inicio de la construcción de las obras de ampliación de la Subestación Nueva Maitencillo, esto es, el 4 de mayo de 2022 y la supuesta fecha de término de las mismas, es decir, el 29 de agosto de 2022, Eletrans III concluye que el impacto real para dicha subestación sería de 117 días corridos.

28. Que, por otra parte, en lo que respecta al atraso en la llegada del suministro contratado con Sterlite, Eletrans III se refiere, en primer término, a los plazos de llegada de suministro adquiridos en virtud de dos contratos, indicando que habrían establecido el plazo de llegada del suministro conductor a fines de mayo de 2021 para el primer contrato (de 1256 kms), y fecha de llegada para fines de octubre de 2021 respecto del segundo contrato (de 1241 Kms). Para acreditar lo anterior, la empresa adjunta los documentos *Bill of Lading*, BN N° 100230054598, individualizados en el considerando N° 9 de la presente resolución, y que, según indica la empresa, permitirían apreciar que el embarque más tardío habría sido el de fecha 9 de marzo de 2022, que tuvo su origen en Mumbai y que habría llegado a Chile en mayo de 2022. En segundo término, la empresa se refiere a los plazos de llegada de suministro de conductos Contrato 2 (1241 Kms), en virtud del cual la fecha de llegada habría estado fijada para octubre de 2021 y su atraso también se habría producido hasta mayo de 2022, lo que se apreciaría en el BL N° 100250056558 y en el control de la PMO de Eletrans III, conforme al cuadro de control específico del suministro conductor de Sterlite que se muestra en la página 24 de su presentación. Además de lo anterior, Eletrans III hace presente el adendum de contrato que se habría celebrado con Sterlite y que consideraría el COVID-19 como causa de impacto en el contrato.

29. Que, en otra línea argumentativa y refiriéndose a la supuesta **errónea determinación de los hechos, fechas de cumplimiento en los hitos y ampliación de plazos**, Eletrans III sostiene que al momento de establecer determinados hechos, fechas y plazos, se habría hecho una errónea apreciación de los mismos como sucedería, en su parecer, con la fecha para determinar el cumplimiento de los Hitos Relevantes N° 3 y 5, así como los días que se debían otorgar por el impacto en la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental y en la ejecución de la Resolución de Calificación Ambiental por parte del Servicio Agrícola y Ganadero, en adelante el "SAG".

30. Que, respecto a la fecha para dar cumplimiento al Hito Relevante N° 3, Eletrans III apunta que la Resolución Exenta N° 41/2023 habría incurrido en un error en relación al momento en que debía evaluarse el cumplimiento de dicho hito, toda vez que el plazo original se encontraría previsto para el 11 de febrero de 2021, pero que el Coordinador Eléctrico Nacional, en adelante el "CEN", habría autorizado su cambio en 120 días, esto es, para el 11 de junio de 2021. En razón de lo anterior, a juicio de la empresa, los 132 días adicionales que el Ministerio reconoció, debían computarse desde 11 de junio de 2021 de manera que la fecha de cumplimiento del hito en cuestión debió prorrogarse hasta el 21 de octubre de 2021 y no hasta el 23 de junio de 2021, como se indica en la en la resolución impugnada.

31. Que, en particular sobre el Hito Relevante N° 3 relativo a la construcción de las fundaciones, Eletrans III indica que conforme al Decreto N° 3T/2018 y a las Bases de Licitación, el cumplimiento de este hito se debía comprobar mediante la inspección en terreno por parte del personal de la Auditoría Técnica, quienes habrían de constatar un porcentaje de avance correspondiente a la construcción de, al menos, un 50% de las fundaciones de las estructuras de la línea. Sin embargo, la empresa asevera que, aun cuando habría requerido al CEN para comprobar el cumplimiento de dicha condición, éste no se habría pronunciado debido a la existencia de reparos u observaciones respecto de 32 de las 500 fundaciones, esto es, un 6,4%.

32. Que, adicionalmente, Eletrans III señala que en razón de haberse construido 468 fundaciones que no tendrían observaciones por parte del CEN (correspondiente a un 93,6%), se habrían cumplido las condiciones establecidas en el Decreto N° 3T/2018 y en las Bases de Licitación para tener por cumplido el Hito Relevante N° 3 el día 15 de octubre de 2021, esto es, con anterioridad al plazo previsto para ello que correspondía al 21 de octubre de esa anualidad.

33. Que, así las cosas, Eletrans III afirma que el CEN estaría ejerciendo una función pública por encargo del Ministerio de Energía y, en dicho sentido no estaría cumpliendo las condiciones estrictamente regladas previstas en el marco regulatorio, por lo que, a su entender, se configuraría un acto ilegal de autoridad que cumpliría con todas las previsiones propias del caso fortuito o fuerza mayor al ser una omisión ilegal imprevisible, respecto de la cual no sería posible oponer resistencia y que no le sería imputable.

34. Que, en lo que respecta al cumplimiento del Hito Relevante N° 5, que corresponde a la entrada en operación del Proyecto y que se traduciría en la energización de la línea, Eletrans III indica que para que dicho proceso tuviera lugar, era necesario que se hubiese aprobado el Hito Relevante N° 3, lo que el recurrente estima que se habría cumplido con creces. De este modo, Eletrans III afirma que el 14 de septiembre de 2023 las Obras habrían estado en condiciones de energizarse, pero que ello no habría podido concretarse debido a que, a esa fecha, el CEN no habría recibido las obras correspondientes al Hito Relevante N° 3.

35. Que, en virtud de lo antes expuesto, Eletrans III señala que dicha circunstancia constituiría un hecho constitutivo de fuerza mayor o caso fortuito que tendría como causa directa el supuesto acto u omisión ilegal del CEN en orden a no recibir el Hito Relevante N° 3, lo que no le resultaría imputable.

36. Que, en otro orden de ideas, Eletrans III se refiere al impacto que la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental, en adelante "EIA", habría producido en el Proyecto, aludiendo que la resolución impugnada habría reconocido 82 días corridos de retraso debido al impacto que tuvo la tramitación ambiental en el Hito Relevante N° 3, a causa del estallido social (5) días y a la pandemia por COVID-19 (77 días). No obstante lo anterior, la empresa afirma que la resolución en cuestión no habría considerado las actuaciones realizadas por la Corporación Nacional Forestal, en adelante la "CONAF", en tanto dicha entidad habría solicitado una ampliación de plazo para emitir su informe debido a la pandemia, y que habría implicado 26 días (desde el 17 de abril al 12 de mayo de 2020). En atención a lo indicado, a juicio de Eletrans III, la Resolución Exenta N° 41/2023 debió haber considerado un total de 108 días, correspondiente a los 82 días otorgados originalmente, más los 26 días de retraso producto de la petición de ampliación de plazo por parte de CONAF.

37. Que, en lo relativo a la ejecución de la Resolución de Calificación Ambiental, en adelante la "RCA", en relación al Hito Relevante N° 5, la Resolución Exenta N° 41/2023 reconocería 406 días por el evento "RCA que contiene condiciones ilegales" (17 de noviembre de 2020 al 28 de diciembre de 2021), pero sin reconocer que el SAG, no habría emitido su pronunciamiento en la fecha que se le había impuesto, esto es, el 28 de diciembre de 2021, sino el 29 de agosto de 2022, es decir, 243 días después.

38. Que, atendido lo indicado, Eletrans III estima que la Resolución Exenta N° 41/2023 no sólo debió considerar los 406 días originales, sino también los 243 días adicionales que demoró el SAG en emitir su informe, por lo que el número total de días que se debió haber considerado por este concepto correspondería, según la empresa, a un total de 649 días.

39. Que, respecto a hechos que no habrían sido calificados como constitutivos de caso fortuito o fuerza mayor en la Resolución Exenta N° 41/2023, Eletrans III comienza su fundamentación citando la definición de caso fortuito o fuerza mayor contenida en el artículo 45 del Código Civil y, a la vez que cita jurisprudencia de la Corte Suprema conforme a la cual el caso fortuito corresponde a un evento natural inevitable al cual no es posible resistir, como un terremoto, rayo, incendio no imputable, epidemia; y, por fuerza mayor, a hechos humanos inevitables para cualquier persona, como su aprisionamiento por error de la autoridad. Agrega que, para que tales circunstancias se configuren se precisan 3 requisitos: (i) el hecho debe ser generado por una causa extraña a la voluntad del agente; (ii) el hecho debe ser imprevisto; y, (iii) el hecho debe ser irresistible (sentencias dictadas en causas Rol N° 2456-2018, de 14 de agosto de 2019, Rol N° 5572-2019, de 29 de mayo de 2020 y Rol N° 76464-2020, de 27 de diciembre de 2021).

40. Que, a continuación, Eletrans III se refiere a la inimputabilidad, la imprevisibilidad y la irresistibilidad en tanto los elementos que deben concurrir copulativamente para que se configure el caso fortuito o fuerza mayor y, al efecto, señala que la jurisprudencia de la Contraloría General de la República, en adelante la "Contraloría", en sus dictámenes N° E20117 y E33656, ambos de 2020, habría señalado que la emergencia sanitaria que afectó al país constituiría una situación de fuerza mayor o caso fortuito en tanto sea irresistible e impida el cumplimiento de las obligaciones contractuales, aspecto que debe ser determinado por el respectivo servicio sobre la base de los antecedentes concretos de que disponga. Habría expresado también que, con motivo de la referida pandemia, los organismos del Estado se encontrarían facultados para revisar lo acordado en los

contratos de obras públicas en los aspectos que se detallan, pero que para tales efectos deben necesariamente observar la preceptiva que regule la situación particular de que se trate, prevista en los ordenamientos legales y reglamentarios que resulten atinentes, así como en las correspondientes bases de licitación, según sea el caso.

41. Que, luego de revisar los requisitos para la concurrencia de una eximente de responsabilidad, Eletrans III señala que el Ministerio habría rechazado la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor respecto a las obstrucciones en el ingreso a terreno, particularmente, respecto de la toma de caminos por parte de comunidades y las acciones por parte de propietarios gravados con servidumbre, hechos que, a su juicio, reunirían todos los elementos que permitirían su configuración.

42. Que, en relación a lo indicado precedentemente, Eletrans III asevera que el Ministerio habría sostenido que la empresa sería responsable de las obstrucciones de ingreso a terreno por parte de las comunidades, lo que se sustentaría en el “malestar y/o disconformidad” de las comunidades afectadas por el Proyecto dado el estado de implementación de los compromisos ambientales voluntarios asumidos por ésta en su evaluación ambiental, circunstancia que revelaría un grado de responsabilidad de la empresa en el origen de los eventos invocados y, por tanto, el carácter plenamente imputable de aquellos.

43. Que, sobre el particular, Eletrans III argumenta que no sería posible imputarle responsabilidad en la ocurrencia de un hecho ilegal, como sería la toma de terrenos, ello aun cuando exista un supuesto incumplimiento de compromisos ambientales voluntarios, por cuanto el ordenamiento jurídico contemplaría mecanismos legales para hacer efectivo el cumplimiento de los referidos compromisos y no mediante vías de hecho que suponen el ejercicio de la autotutela privada. Asimismo, la empresa expresa que entender que el supuesto incumplimiento de obligaciones habilitaría a las comunidades a ejercer vías de hecho y ejecutar actuaciones ilegales, importaría una vulneración a las bases de un Estado de Derecho y permitiría justificar que cualquier persona que estimare subjetivamente que un privado u órgano público no ha cumplido con sus deberes y obligaciones, pueda adoptar vías de hecho y/o de presión que estimen necesarias para exigir su cumplimiento.

44. Que, a lo anterior, Eletrans III añade que si bien en la Resolución Exenta N° 41/2023 se haría referencia a algunos ejemplos de “malestar y/o disconformidad” de las comunidades, el Ministerio no habría indicado los actos en los que constarían las obligaciones que originaron dicha molestia ni del estado de cumplimiento por parte de la empresa, agregando que se habría limitado a reproducir las presentaciones de los vecinos y, a su juicio, no se habría contrastado ni solicitado prueba sobre la efectiva existencia de estas obligaciones y su estado de cumplimiento.

45. Que, para graficar lo anterior, Eletrans III sintetiza los argumentos esgrimidos por las comunidades para justificar la toma de caminos, enfatizando que no se indicaría la fuente de la obligación ni su estado de cumplimiento: (i) respecto de la comunidad CID Tierra y Mar, se indica como causal de malestar o disconformidad el no pago de indemnizaciones por pérdida de ganado y producción de queso de cabra, la tardanza en la firma de convenios y mesas de trabajo, realización de un diagnóstico técnico; (ii) respecto a la comunidad Las Perdices, se indica como causal de malestar o disconformidad la demora en la mantención del camino y demora en la respuesta a las solicitudes de la comunidad; (iii) por último, respecto de la comunidad La Estrella, Eletrans III manifiesta que la Resolución Exenta N° 41/2023 no se habría pronunciado.

46. Que, sobre este punto, Eletrans III concluye que el hecho de atribuirle responsabilidad sería justificar la comisión de acciones ilegales como una vía legítima de reacción frente a supuestos incumplimientos no constatados de manera previa por la autoridad administrativa ni judicial, generándose, al decir de la empresa, un grave atentado a las bases de nuestro Estado de Derecho. Agrega que, el Ministerio habría sostenido que las Bases de Licitación señalarían que las servidumbres son de cargo de la empresa, la que será responsable de constituir las conforme a la ley, respetando que se cumplan los plazos de ejecución y entrada en operación del Proyecto. Bajo este entendido la empresa asevera que, si bien en las Bases de Licitación establecen que el adjudicatario es el responsable de constituir las servidumbres, la situación de las tomas de caminos

diría relación con la obstrucción de los terrenos gravados con servidumbres ya constituidas sin extenderse a situaciones que afecten o impidan su legítimo ejercicio.

47. Que, bajo este entendido, Eletrans III sostiene que sería ilegal la interpretación que propone el Ministerio al señalar que “[...] *la demora y dificultades asociadas a la negociación y obtención de servidumbres eléctricas y toma de posesión material de los terrenos gravados, así como la oposición al Proyecto por parte de los propietarios afectados -en sus múltiples aristas- junto con la judicialización, [...], son elementos de la naturaleza de este tipo de proyectos*”, por lo que, a su juicio, no se configuraría el supuesto de caso fortuito o fuerza mayor. Conforme a lo indicado, la empresa señala que este tipo de disposiciones debían interpretarse restrictivamente, sin que pudieran extenderse más allá de sus términos a supuestos no previstos en las bases.

48. Que, sobre el argumento expresado en el considerando precedente, Eletrans III reafirma su postura señalando que el Ministerio no podría sostener que es previsible el incumplimiento de los acuerdos válidamente celebrados entre la empresa y los dueños de los predios grabados con las servidumbres, puesto que, el principio de buena fe y *pacta sunt servanda* impondrían el deber de cumplimiento leal y honesto de los contratos. Siendo una anormalidad el incumplimiento de los mismos. Del modo indicado, la empresa concluye que la autoridad no podría argumentar que dado que se trata de un “inversionista experimentado”, no podría menos que saber que en Chile, por regla general, los acuerdos entre empresas como Eletrans III y los dueños de los predios gravados con servidumbres se incumplen.

49. Que, en cuanto a la fundamentación de fondo, Eletrans III indica que no afectaría la conclusión anterior la regulación contenida en los artículos 67, 71 y 72 de la Ley General de Servicios Eléctricos, puesto que dichas normas regularían el procedimiento que se debe seguir en caso de oposición a la toma material de terrenos o en los casos de dificultades o cuestiones posteriores de cualquier naturaleza a que dieran lugar las servidumbres establecidas, pero no establecerían ni reconocerían como un hecho previsible la circunstancia de que los contratos suscritos entre el titular de un proyecto y el dueño del predio afectado se incumplan o que siempre existan oposiciones.

50. Que, por último, Eletrans III cierra las alegaciones relativas a las obstrucciones al ingreso a los terrenos donde se emplaza el Proyecto indicando que el Ministerio no podría imputar riesgos adicionales o no establecidos expresamente en las Bases de Licitación vinculados con el acceso a terrenos respecto de los cuales existe una servidumbre impuesta conforme a la ley, especialmente si las obstrucciones tiene su origen en vías de hecho ilegales por parte de los propietarios de los terrenos. Por lo anterior, la empresa sostiene que ambos supuestos de obstrucción configurarían eventos de caso fortuito o fuerza mayor al tratarse, según indica, de hechos ajenos a Eletrans III, imprevisibles e imposibles de resistir.

51. Que, en otra línea argumentativa, Eletrans III se refiere a la suspensión o ampliación de plazo durante la tramitación del EIA a causa del estallido social y la pandemia por COVID-19 señalando que la Resolución Exenta N° 0156, de 30 de abril de 2020, de la Dirección Ejecutiva del SEA, afectaría la ruta crítica de ejecución del Proyecto, particularmente al Hito Relevante N° 3 en 60 días. No obstante, el Ministerio resolvió que la ampliación de plazo se habría efectuado de conformidad con lo previsto en el artículo 16 de la Ley N° 19.300, que establece la posibilidad de ampliar el plazo de evaluación señalado en el inciso 1° del artículo 15, por una sola vez, y hasta por sesenta días, ello debido a que “[...] *aún se está llevando a cabo el análisis de los antecedentes que conforman las aclaraciones, rectificaciones y ampliaciones proporcionadas por el titular del proyecto, por lo que se requiere de un plazo mayor para efectuar su adecuada evaluación*”. Además, precisa que la citada resolución no se fundaría en la pandemia por COVID-19 o en otra causal susceptible de ser calificada como fuerza mayor.

52. Que, adicionalmente, Eletrans III señala que el Ministerio habría descartado que la ampliación del plazo por 60 días pudiera ser considerada como un supuesto de fuerza mayor o caso fortuito, no obstante lo cual, igualmente habría reconocido un impacto respecto del Hito Relevante N° 3 del Proyecto ascendente a un total de 82 días corridos a causa del evento “*suspensión o ampliación de plazos durante la tramitación del EIA a causa del estallido social y la pandemia de*

COVID-19”, de acuerdo con el siguiente desglose: a) COVID-19: 42 + 35 días y b) Estallido Social: 5 días.

53. Que, en virtud de lo anterior, Eletrans III sostiene que la Resolución Exenta N° 41/2023 confundiría las normas aplicables a la tramitación de la RCA con el hecho que da lugar a la ampliación del plazo, por cuanto, la autoridad ambiental para efectos de tramitar sus autorizaciones, recurriría a las normas de la Ley N° 19.300, por lo que no sería atípico que en su caso se haya recurrido a lo dispuesto en el artículo 16 de dicho cuerpo normativo. Sin perjuicio de lo anterior, la empresa sostiene que no sería posible soslayar el hecho de que la tramitación del expediente administrativo tuvo lugar durante la crisis sanitaria y mientras se encontraba vigente la declaración de estado de excepción constitucional, todo lo cual, a su juicio, constituiría un supuesto de fuerza mayor o caso fortuito conforme a lo dictaminado por la Contraloría General de la República.

54. Que, en adición a lo anterior, Eletrans III sostiene que, si bien la precitada Resolución Exenta N° 0156, de 30 de abril de 2020, no indicaría expresamente que la ampliación del plazo haya tenido su origen en el COVID-19, a su entender, sería un hecho cierto que durante el periodo de estabilización de la pandemia la autoridad ambiental habría tenido que retomar la tramitación de una significativa cantidad de expedientes generando una supuesta demora en la tramitación de todos sus procesos, lo que habría incidido en el análisis de los antecedentes que conforman las aclaraciones, rectificaciones y ampliaciones proporcionadas por el titular del Proyecto. Dado lo anterior, la empresa sostiene que se estaría en presencia de eventos imprevistos, irresistibles y no le resultarían imputables, constituyendo una hipótesis de caso fortuito que justificaría la ampliación del plazo.

55. Que, a continuación, Eletrans III se refiere a la supuesta dilación excesiva de la Dirección de Vialidad de Atacama, por un periodo de 397 días, respecto a la autorización de dos cruces de la línea con la ruta 5 norte, que habría impedido a la empresa la ejecución de obras relativas al tendido de la línea, de lo cual daría cuenta la documentación acompañada a su presentación e individualizada en el literal C5) del considerando 9 de la presente resolución. No obstante lo anterior, la empresa señala que la Resolución Exenta N° 41/2023 habría establecido que la extensión de un procedimiento administrativo no constituye *per sé* una causal de caso fortuito puesto que *“se trata de un hecho previsible bajo cálculos ordinario en tanto que los plazos no son fatales”*. Asimismo, la resolución impugnada establecería que la extensión de un procedimiento administrativo no cumpliría con el requisito de exterioridad del evento ya que bajo la misma lógica que en materia de servidumbres, la tramitación y obtención de permisos se insertan en el ámbito de gestión y responsabilidad exclusiva de Eletrans III.

56. Que, respecto a lo indicado precedentemente, la empresa sostiene que la Resolución Exenta N° 41/2023 incurriría en un error, puesto que en nuestro Derecho el incumplimiento de un plazo constituiría una conducta ilícita o contraria a derecho. Lo indicado, conforme al relato de Eletrans III, no podría desconocerse, pues frente a un mandato normativo expreso que establezca el período de tiempo dentro del cual deberá actuar la Administración, debiera entenderse que su incumplimiento conlleva una infracción que podría lugar a responsabilidad administrativa del funcionario, salvo que existieran causales de justificación, como sería un hecho que constituya fuerza mayor o caso fortuito que impida haber actuado dentro de los plazos. Para sustentar lo anterior, la empresa cita jurisprudencia de la Excma. Corte Suprema y de la Contraloría General de la República.

57. Que, finalmente, al argumento anterior Eletrans III agrega que, si bien, en relación con la posición institucional de la Administración y las potestades públicas que debe ejercer para satisfacer las necesidades generales de la comunidad, los plazos no serían fatales para realizar dicha actuación, tal como lo ha indicado Contraloría General de la República, la dilación injustificada constituiría, a su juicio, un supuesto de falta de servicio conforme a lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley N° 18.575. Además, sostiene que el hecho de que los plazos no sean fatales para la administración no implicaría que la actuación fuera del plazo normativo por parte de la Administración no sea fatal respecto del funcionario, dando lugar a responsabilidad administrativa, sin perjuicio de la eventual responsabilidad civil del servicio público por el daño patrimonial que haya causado.

58. Que, por otra parte, en cuanto a la improcedencia del cobro de las boletas de garantía y el principio de proporcionalidad alegado en el recurso de reposición en comento, Eletrans III sostiene que, conforma a los antecedentes antes expuestos, sería posible constatar que no habría incurrido en incumplimiento de sus obligaciones en relación a los Hitos Relevantes N° 3 y 5 resultando, por tanto, improcedente el cobro de las boletas de garantía asociadas a dichos hitos, en los términos establecidos en la Resolución Exenta N° 41/2023. Al respecto hace presente que, sobre el cobro de las boletas de garantía existirían dos elementos determinantes: (i) la existencia de un incumplimiento que sea imputable a Eletrans III; y, (ii) la aplicación del principio de proporcionalidad en relación al monto de las garantías y el perjuicio real que se pudiera haber producido.

59. Que, en relación a la supuesta ausencia de un incumplimiento imputable, la empresa esgrime como fundamento de su reposición que no sería posible sostener que haya actuado sobre la base de una conducta a la que se le pueda atribuir falta de diligencia o cuidado. Lo señalando, según argumento, estaría dado porque habría adoptado todas las medidas necesarias para dar cumplimiento a las obligaciones asumidas, pero hechos externos, imprevistos e irresistibles habrían impedido que aquello haya tenido lugar. Al efecto se expone sobre el supuesto de haber actuado con un nivel de diligencia y cuidado superior al que le era exigible, adoptado medidas para aminorar los efectos negativos en el desarrollo del Proyecto y agilizar el proceso de ejecución del mismo.

60. Que, lo indicado precedentemente se demostraría en el hecho de persistir en la ejecución del Proyecto, no obstante el aumento en los costos en relación al presupuesto original sobre la base del cual se formuló la Oferta Económica, circunstancia que, a juicio de Eletrans III, permitiría evidenciar su interés, decisión y compromiso por cumplir con la ejecución del Proyecto dentro de los plazos establecidos y responder a la finalidad pública de las obras que le fueron adjudicadas, a pesar del costo que supuestamente ello conlleva y la consecuente pérdida de rentabilidad de inversión.

61. Que, bajo dicho escenario, la empresa sostiene haber implementado bajo su costo, las siguientes medidas: (i) celebración de nuevos contratos con empresas contratistas, con el propósito de aumentar la dotación de personas y recursos para agilizar y acelerar las obras del Proyecto; y (ii) incorporación de un equipo completo de refuerzo para apoyar las labores de Liberación Ambiental y Predial, constituido por profesionales de las Subgerencias de Medio Ambiente, Comunidades y Territorio, así como de la Gerencia Legal de la empresa Chilquinta Transmisión S.A., con la finalidad de apoyar a Eletrans III en la resolución de los problemas extraordinarios presentados en terreno, tanto con comunidades, como con propietarios de los predios sirvientes por donde cruza la línea de transmisión; (iii) tramitación, autorización y obtención interna de Eletrans III de un nuevo presupuesto para el Proyecto, que ascendería a un total de USD 211.175.68326; (iv) acuerdos con las empresas Sarco, Interchile, Transelec, CGE y San Juan en relación a los cruces de líneas, que permitirían la fluidez de los trabajos de tendido de conductor; (v) acuerdos con Interchile y HMV Chile para mejorar las coordinaciones del proceso de Puesta en Servicio y Energización del proyecto; (vi) Incorporación de la empresa Chilquinta Transmisión S.A., como operador de las instalaciones de Eletrans III, en este proceso de puesta en servicio del Proyecto.

62. Que, teniendo en consideración los hechos expuestos y las supuestas medidas adoptadas por la empresa e indicadas anteriormente, Eletrans III asevera que darían cuenta de que se trataría de hechos de la naturaleza, de terceros y actos de la autoridad, de carácter externo, imprevisibles e irresistibles que se habrían producido a pesar de haber desplegado todos sus esfuerzos y que, como se encontrarían fuera de su esfera de control habrían afectado a cualquier empresa que se hubiera adjudicado la ejecución y construcción del Proyecto.

63. Que, en lo que respecta a las garantías y al principio de proporcionalidad, Eletrans III se refiere, en primer lugar, a la proporcionalidad como principio aplicable a toda actuación de un órgano administrativo señalando que, el Ministerio de Energía, en tanto reviste dicha condición, estaría sometido tanto a su normativa particular o sectorial, como a las normas y principios que constituyen el Derecho Común Administrativo en lo que fuere compatible. En dicho sentido, indica que dentro de los principios que conforman la legislación común administrativa se encontraría el principio de proporcionalidad, el que tendría por objeto limitar el ejercicio de las competencias de las autoridades estatales, obligando a que sus actividades no sean excesivas respecto de los

objetivos que se pretenden alcanzar, de forma que las acciones no vayan en su contenido o forma más allá de lo estrictamente necesario para alcanzar los objetivos previstos. Para fundar lo anterior, la empresa desarrolla argumentos constitucionales, legales, doctrinarios y jurisprudenciales sobre el aludido principio.

64. Que, en segundo lugar, Eletrans III se refiere a la aplicación del principio de proporcionalidad, manifiesta que la boleta de garantía sería una caución cuya finalidad sería la de asegurar el cumplimiento de una obligación principal, en su cobro deberían concurrir los principios de proporcionalidad y razonabilidad, en tanto serían aplicables a toda actuación de los órganos de la Administración. Esto tendría como consecuencia que el monto para hacer efectiva la garantía no podría exceder del monto correspondiente a las obligaciones contractuales incumplidas. En tal sentido, la empresa cita el dictamen N° 26.632, de 1997, de la Contraloría General de la República que señalaría que el cobro de la boleta bancaria de garantía *“no puede ser más gravosa que la principal”*, indicando a continuación que: *“Así, en este caso se configuró el incumplimiento contractual señalado por los recurrentes y al estar claramente determinado el valor de las obras y los perjuicios convencionalmente evaluados y pagados, el Servicio, al hacer efectiva el total de la boleta de garantía, sólo debe retener el monto correspondiente a la obligación principal incumplida [...]”*. Luego, la empresa alude al dictamen N° 12.541, de 2010, que haría referencia expresa a los principios de proporcionalidad y razonabilidad, al señalar que: *“En efecto, cabe tener presente que en el ejercicio de la facultad descrita y en la decisión administrativa de cobrar la póliza de seguros presentada por la permisionaria, deben considerarse los principios de proporcionalidad y razonabilidad que deben inspirar las actuaciones de la Administración, por cuanto la garantía de fiel, oportuno e íntegro cumplimiento del proyecto comprometido, tiene la naturaleza jurídica de caución, y no una sanción, por lo que no puede resultar más gravosa que la obligación principal que garantiza, ya que su finalidad es asegurar el cumplimiento de dicha obligación (aplica criterio contenido en el dictamen N° 26.632, de 1997)”*. Luego, Eletrans III cita los dictámenes N° 64.670 de 2014, reiterado en dictámenes N°s. 37.069 de 2015 y 16.853 de 2019, en los que el Órgano Contralor añadiría la observancia del principio de buena fe.

65. Que, finalmente en materia de proporcionalidad, la empresa cita el dictamen N° 37.069, de 2015, en el que la Contraloría General de la República habría señalado que sería competencia de los tribunales pronunciarse en los casos en que el contratista estime que la ejecución de la garantía ha resultado desproporcionada o exorbitante, al establecer que: *“No obstante, si el proveedor estima que su ejecución ha resultado desproporcionada o exorbitante, corresponderá a los Tribunales de Justicia resolver sobre la materia, pues se trata de un asunto de naturaleza litigiosa que impide a este Organismo de Control efectuar un pronunciamiento, en virtud de lo previsto en el inciso tercero del artículo 6° de su ley N° 10.336”*.

66. Que, por último, en base a la argumentación relativa al principio de proporcionalidad, Eletrans III arguye que en relación con la garantía de cumplimiento de los hitos relevantes del Proyecto a que alude el artículo 12.1 de las Bases de Licitación, establecería ésta tendría por objeto asegurar que el adjudicatario cumpla con los plazos señalados en su Carta Gantt y que, bajo dicha lógica, las Bases de Licitación no habrían estipulado la ejecución total de la garantía de frente a cualquier clase de incumplimiento de sus exigencias. En este escenario, y atendiendo el tenor de las Bases de Licitación, la empresa sostiene que nada obstaría al Ministerio de Energía a ejercer la facultad de ejecutar la garantía cumplimiento siguiendo las normas y principios propios de toda actuación administrativa, especialmente el principio de proporcionalidad.

67. Que, en mérito de todo lo expuesto, Eletrans III finaliza su presentación solicitando al Ministerio, en síntesis, que reponga la Resolución Exenta N° 41/2023 y en su lugar declare lo siguiente: (i) que el plazo para el cumplimiento del Hito Relevante N° 3 ha tenido lugar el 21 de octubre de 2021, conforme a los pronunciamientos emitidos por la CEN y el Ministerio de Energía; (ii) que Eletrans III ha cumplido con el Hito Relevante N°3, a contar del 15 de octubre de 2021, con un porcentaje de avance correspondiente a la construcción de más de un 50% de las fundaciones de las estructuras de la línea (93,6% del total) y/o, en su caso, que la falta de recepción de las obras corresponde a una omisión de la CEN contraría al marco regulatorio que rige dichas instalaciones; (iii) que Eletrans III ha cumplido con el Hito Relevante N° 5, a contar del 14 de septiembre de 2023, fecha en que las obras estaban en condiciones para su energización y/o, en su caso, que aquello no

ha tenido lugar por una omisión del CEN contraría al marco regulatorio que rige dichas instalaciones; (iv) que no procede la ejecución de las garantías o, en su caso, que aquello sólo puede tener lugar aplicando el principio de proporcionalidad; y, (v) que procede la revisión de la ampliación de los plazos de los Hitos Relevantes N° 3 y 5, por hechos constitutivos de caso fortuito o fuerza mayor en los siguientes términos: (a) Respecto del Hito Relevante N° 3, que se otorguen 33 días por restricciones de desplazamiento a causa del COVID-19, 108 días por la suspensión o ampliación de plazo durante la tramitación del EIA a causa del estallido social y la pandemia de COVID-19 y, 55 días por atraso en la llegada de las estructuras adquiridas a *Trainrail Lighting Ltd.*; y, (b) respecto del Hito Relevante N° 5, que se otorguen 184 días por el atraso en la llegada de las estructuras adquiridas a *Kalpataru Power Transmission Limited*, 428 días por atraso en la llegada del suministro contratado con *Sterlite*, 408 días por retraso de las obras de ampliación entre las subestaciones de Transelec e Interchile, 117 días por interferencia con obras de ampliación de los galpones GIS de las subestaciones de Interchile, 649 días por RCA, 301 y 800 días por obstrucciones en el ingreso a terreno y, 792 días por dilación excesiva de Dirección de Vialidad.

68. Que, además de lo indicado en el considerando precedente, Eletrans III solicita la suspensión de los efectos de Resolución Exenta N° 41/2023, conforme a lo dispuesto en los artículos 3 inciso final y 57 de la Ley N° 19.880, fundado en que la ejecución de las garantías podría causar un daño irreparable o hacer imposible la ejecución de los que se resolviese en el evento de acogerse el recurso.

69. Que, por otro lado, mediante carta ingresada vía correo electrónico en oficina de partes de esta Secretaría de Estado, con fecha 16 de febrero de 2024, Eletrans III complementa su recurso de reposición aludiendo a la necesidad de profundizar algunos de los argumentos expuestos en el recurso de reposición y que denomina de la siguiente manera: (i) los actos emanados de la Administración constituirían en sí mismo caso de fuerza mayor; (ii) el incumplimiento de los plazos por parte del Estado constituye un ilícito y por lo tanto configura el supuesto de caso fortuito o fuerza mayor; (iii) la falta de notificación de fuerza mayor entre Eletrans III y *Kalpataru Power Transmission Limited* a la que alude el considerando 77 de la resolución recurrida no obsta a que se configure fuerza mayor.

70. Que, en cuanto a la alegación relativa a que los actos emanados de la Administración constituirían en sí mismo caso de fuerza mayor, Eletrans III se refiere a lo establecido en el considerando 72 de la Resolución N° 41/2023 indicando que el Ministerio habría afirmado que la Resolución Exenta N° 0156, de fecha 30 de abril de 2020 en virtud de la cual se amplió el plazo de 120 días para la evaluación ambiental del Proyecto en 60 días adicionales, no se habrían señalado motivaciones relativas al COVID-19 o al estallido social, por lo que no podría configurarse la hipótesis de caso fortuito o fuerza mayor toda vez que la ampliación obedecería a lo preceptuado por el artículo 16 de la Ley N° 19.300. Al respecto, la empresa refuerza lo indicado en el recurso de reposición, indicando que, tanto conforme a lo dispuesto en el artículo 45 del Código Civil, como lo que entendería la doctrina y jurisprudencia de nuestros tribunales de justicia citadas en su presentación, el acto de autoridad constituiría en sí mismo un caso de fuerza mayor.

71. Que, sobre el particular, la empresa hace *hincapié* en el hecho de que la referida Resolución Exenta N° 0156, de fecha 30 de abril de 2020, gozaría de *“imperio y exigibilidad frente a sus destinatarios”* y, por lo mismo, se impondría forzosamente, aun contra la voluntad de los particulares, razón por la que, a juicio de Eletrans III, estos actos no debieran estar fundados en eventos de caso fortuito o fuerza mayor, en la forma establecida en la resolución recurrida. En atención a lo indicado, la empresa sostiene que la citada Resolución Exenta N° 0156, habría afectado la ruta crítica de ejecución del Proyecto y ello no requeriría fundarse en hechos constitutivos de fuerza mayor o caso fortuito ya que la sola resolución es en sí misma un caso de fuerza mayor.

72. Que, en lo que se refiere al incumplimiento de los plazos por parte del Estado, Eletrans III afirma que dicho incumplimiento por parte de la Administración constituiría un ilícito que configuraría un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor y, en dicho sentido sostiene que la resolución recurrida incurriría en un error al establecer lo contrario respecto de las alegaciones que dicen relación con la dilación excesiva de la Dirección de Vialidad.

73. Que, la empresa profundiza su argumento citando diversa jurisprudencia que, refiriéndose al cumplimiento de plazos por parte de la Administración, han hecho referencia a la historia de la Ley N° 19.880. Al efecto cita, entre otros, el fallo dictado por la Excm. Corte Suprema el 3 de mayo de 2021, en causa Rol N° 127.415-2020, caratulado “Baltierra con Rey”, en el que se estableció lo siguiente: *“Que, en el Mensaje del proyecto que dio inicio a la tramitación de la Ley N° 19.880, se lee: “2. Los plazos en el procedimiento administrativo. Por mucho que estén reguladas las etapas que lo componen, un procedimiento sin plazos no funciona. En efecto, mediante los plazos se logra fijar un límite temporal a las distintas etapas o a los diferentes trámites por los que pasa un acto administrativo antes de surgir al mundo del derecho. De ahí que el plazo sea definido como aquel espacio de tiempo que fija el ordenamiento jurídico para que un órgano de la administración ejerza sus potestades o para que un particular que se vincula con dichos órganos, ejerza sus derechos o cumpla sus obligaciones. Mientras en el derecho privado prevalecen los plazos convencionales, en el derecho público los plazos son fijados por la ley o el reglamento. Sin embargo, la inexistencia de una regulación del procedimiento administrativo ha llevado a que sea la doctrina y la jurisprudencia de la Contraloría General de la República las que definan los elementos centrales de los plazos para la Administración. Estos pueden sintetizarse en dos. En primer lugar, se sostiene que para el cumplimiento de sus fines, la Administración no puede concebirse, en principio, como supeditada a un plazo determinado, más allá del cual la Administración se vería impedida de actuar. Ello, se agrega, derivaría en un perjuicio del interés general, que exige que cada vez que las circunstancias lo hagan necesario, la Administración provea adecuada y oportunamente a la solución de las necesidades públicas. De ahí que se concluya que requerida legalmente a prestar un servicio que la ley ha puesto a su cargo, la Administración no puede válidamente negarse a actuar, no otorgándolo a pretexto de que haya transcurrido el plazo dentro del cual debió responder al requerimiento de que fue objeto; en este caso, su obligación de actuar no puede encontrarse sujeta a prescripción. En el derecho público, se sostiene, las obligaciones que se imponen a la Administración tienen relevancia colectiva y ello origina un interés general en su cumplimiento. De este modo, deben armonizarse la finalidad de los plazos y las consecuencias que involucra su incumplimiento. En segundo lugar, lo anterior no significa que el incumplimiento de los plazos por parte de la Administración no produzca consecuencias jurídicas. La exigencia de un plazo tiene una finalidad conducente a la implantación de un buen orden administrativo. Luego, cada vez que la administración no cumpla una obligación dentro del plazo fijado, se atenta contra este buen orden. Ambos elementos han permitido arribar a la conclusión de que la regla general es que la Administración no está sujeta a plazos para cumplir sus obligaciones, aun cuando la ley los fije determinadamente. Los actos de ejecución extemporánea de dichas obligaciones son, en consecuencia, válidos. Esta regla tiene una excepción: los casos en que la ley contemple expresamente la ‘caducidad’ como sanción al incumplimiento del plazo, o bien, que la ley establezca expresamente un mecanismo de sustitución de dicha sanción que determine el destino de la obligación incumplida. De este modo, por regla general, el incumplimiento del plazo no tiene otra consecuencia que la de motivar la adopción de medidas correctivas y sancionatorias respecto de los funcionarios responsables de alterar dicho orden. Pero no afecta la validez de los actos de ejecución extemporánea, toda vez que en el efectivo cumplimiento de las mismas existe un interés general comprometido, con prescindencia de su oportunidad. Dicha visión de los plazos para la administración genera incerteza para las personas beneficiadas con una decisión que deba adoptar un órgano de la administración del Estado. Si a esto se suma que muchos procedimientos no tienen plazo para dictar el acto terminal, o que no contemplan plazos para la emisión de los actos trámites que fundan o preparan dicha decisión, el panorama no es alentador. Precisamente a solucionar estos problemas apunta el presente proyecto” (Historia de la Ley 19.880, páginas 5 y 6 del Mensaje Presidencial)*”.

74. Que, en el sentido expuesto, Eletrans III sostiene que tanto la doctrina como la jurisprudencia habrían superado el razonamiento del Ministerio plasmado en la Resolución Exenta N° 41/2023 al haber señalado que los plazos no son fatales para la administración por lo que su incumplimiento, a lo más, podría acarrear la responsabilidad administrativa de los funcionarios. Agrega que, por el contrario, la doctrina y jurisprudencia habrían avanzado en sancionar dicho incumplimiento con quitarle eficacia a los actos y procedimientos administrativos a través de la institución del “decaimiento” entendida como la “extinción de un acto administrativo provocada por circunstancias sobrevinientes de hecho o derecho que afectan su contenido jurídico, tornándolo inútil o abiertamente ilegítimo”.

75. Que, continuando con la argumentación anterior, la empresa señala que el irrestricto respeto a los principios de “eficacia”, “eficiencia” y “probidad administrativa” reconocidos en los arts. 3, 8, 11, 53 y 52 inc. 2° de la Ley Sobre Bases Generales de la Administración del Estado N° 18.575, así como los de “celeridad”, “conclusivo”, “economía procesal” e “inexcusabilidad” establecidos en los arts. 7, 8, 9 y 14 de la Ley 19.880, constituirían un imperativo para la Administración al ser un marco de derechos, obligaciones, principios y estándares que debiera cumplir en el ejercicio de la función pública, por lo que, a su entender, resultaría antijurídico razonar que lo previsible para el administrado es que dicho marco normativo se incumpla por parte de la Administración del Estado. En dicho sentido, la empresa sostiene que la infracción de los citados principios constituiría una transgresión al ordenamiento jurídico y al principio de juridicidad conforme al cual deben actuar los órganos de la Administración, conforme a lo establecido en los artículos 6° y 7° de la Constitución Política de la República, cuyo tenor literal transcribe.

76. Que, teniendo en consideración lo anterior, Eletrans III arguye que la dilación excesiva por parte de la Dirección de Vialidad, en más de un año en la autorización de dos cruces del Proyecto con la línea con la ruta 5 norte, además de configurar caso fortuito o fuerza mayor de acuerdo a lo señalado en el recurso, infringiría flagrantemente los principios orientadores de la Administración, tornando en ilegal su comportamiento. A consecuencia de lo anterior, la empresa concluye que, para dar eficacia a las normas legales y principios que rigen el actuar de la Administración del Estado, lo previsible sería el cumplimiento de los plazos establecidos para los procedimientos administrativos, resultando contrario a derecho estimar que para una empresa con experiencia en el rubro, serían previsibles las demoras excesivas en un procedimiento determinado por parte de un servicio público.

77. Que, por último, en cuanto a la falta de notificación de fuerza mayor entre Eletrans III y *Kalpataru Power Transmission Limited*, la empresa refuerza las argumentaciones vertidas en su recurso señalando que los considerandos 77 y 80 de la Resolución Exenta N° 41/2023 establecerían que no habría resultado acreditado ni el evento específico de fuerza mayor que provocó el retraso en la llegada del suministro de estructuras metálicas contratado con el proveedor Kalpataru, ni la extensión del impacto sobre la ruta crítica del Proyecto, por no haberse verificado una comunicación interna entre ambas empresas. Lo anterior, a su juicio, sería errado toda vez que el hecho de no haberse comprobado la existencia de una notificación entre privados no obstaría a la acreditación de la fuerza mayor, la duración del retraso y la repercusión en la ruta crítica del Proyecto, por cuanto la notificación a que se aludió en el contrato celebrado entre ambas empresas, no sería requisito de ocurrencia ni constituiría prueba para acreditar la concurrencia de la fuerza mayor alegada por Eletrans III.

78. Que, finalmente, en el otrosí de su presentación, Eletrans III solicita disponer como medida para mejor resolver, oficiar al CEN a objeto de que dicho organismo informe la fecha en que se encontraban construidas un número de fundaciones equivalentes al 50% del total de las fundaciones correspondientes al proyecto de marras.

79. Que, habiéndose expuesto las argumentaciones esgrimidas por Eletrans III en el recurso de reposición interpuesto en contra de la Resolución Exenta N° 41/2023, en orden a dejarla sin efecto y que en su lugar se declare la procedencia de caso fortuito o fuerza mayor en los casos solicitados por la empresa, se otorgue la prórroga de plazo requerida y se deje sin efecto la orden de cobro de las boletas de garantía, corresponde a esta Secretaría de Estado analizar el mérito de dichos argumentos, así como de los antecedentes probatorios aportados por ésta y, en definitiva, resolver el recurso interpuesto.

80. Que, de acuerdo a los artículos 15 y 59 de la Ley N° 19.880, el recurso de reposición es concebido como un mecanismo de impugnación de los actos administrativos de término de los procedimientos administrativos (aunque excepcionalmente resulta procedente respecto de actos de tramitación), que detentan los interesados en un procedimiento, cuya finalidad radica en que la autoridad que dictó un determinado acto emita una resolución que acoja el recurso y modifique, reemplace o deje sin efecto el acto administrativo en cuestión.

81. Que, la doctrina comparada ha señalado, en relación al recurso de reposición, en tanto medio de impugnación de los actos administrativos, que: *“La existencia de recursos utilizables por los administrados se basa en el lógico ofrecimiento a éstos de posibilidades defensivas ante eventuales violaciones de sus derechos o atentados a sus intereses por parte de la Administración. La Administración tiene también ocasión así de revisar sus conductas rectificando las desviaciones en que pueda haber incurrido frente a lo dispuesto por el ordenamiento jurídico o simplemente, sin que se haya producido ilegalidad, adoptando una nueva decisión más razonable, aunque en este último caso, apreciaciones de oportunidad, no podrán afectarse derechos adquiridos de terceros ni empeorarse la situación del recurrente. En principio, los órganos administrativos tienen interés en obrar conforme a derecho, pero también razonable y oportunamente, y la arbitrariedad e ilegalidad les está vedada; por lo tanto, si a impulso de los particulares llegan al convencimiento de que sus actos no eran correctos, los modificarán sin necesidad de que intervengan los tribunales. En relación con este último orden de poderes, los recursos administrativos pueden funcionar como filtros de reclamaciones, evitando que conozcan de asuntos que hubieran sido zanjados, quizá, por la Administración atendiendo los argumentos de los recurrentes, si ante ella previamente se hubiera planteado la pretensión. Los tribunales pueden así economizar sus actividades y a la vez preparar sus actuaciones teniendo a la vista la previa tramitación de recursos administrativos”* (Ramón Martín Mateo, Manual de Derecho Administrativo, Instituto de Estudios de Administración Local, 1985, Madrid, p. 405).

82. Que, respecto a la finalidad del recurso de reposición, la doctrina comparada ha señalado: *“Se dice que el recurso de reposición es una especie de acto de conciliación, un intento de que la Administración reconsidere sus actuaciones, para que, a la vista de su anterior decisión y en caso de estimar que era ilegítima, modifique el acto, evitando el recurso jurisdiccional. En realidad, puede dudarse seriamente de la eficacia de este recurso que en la práctica es difícil que prospere. Habitualmente la Administración, al dictar el acto recurrido, tenía ya todos los elementos de juicio. Si adopta una decisión, lo lógico es que la mantenga, a no ser que excepcionalmente se le aporten nuevos elementos, a la vista de los cuales resuelva rectificar lo decidido”* (Ramón Martín Mateo, Manual de Derecho Administrativo, Instituto de Estudios de Administración Local, 1985, Madrid, p. 412).

83. Que, de los considerandos anteriores es posible concluir que el recurso de reposición corresponde a un mecanismo de defensa de los administrados contra los actos administrativos dictados por la Administración, con la finalidad que ella pueda corregir las “desviaciones ilegítimas” en las cuales haya incurrido, atendido que, en base a la juridicidad que rige su actuar, le está vedada cualquier ilegalidad o arbitrariedad. En ese sentido, la Administración al resolver un procedimiento administrativo debe contar con todos los antecedentes que le permitan formarse un juicio sobre el asunto, antecedentes que, a su vez, le permitirán motivar el acto administrativo. Dichos antecedentes deben ser aportados por el interesado en el procedimiento administrativo recursivo, atendido el principio de contradictoriedad, y dichos antecedentes y argumentaciones deben aportar nuevos elementos sobre su actuar ilegítimo o antijurídico, que le permita modificar, rectificar o dejar sin efecto un acto que goce de presunción de legalidad.

84. Que, el razonamiento anterior ha sido empleado por la misma Contraloría General de la República, en el dictamen N° 61.639/2014, entidad que al fallar un recurso de reposición señaló: *“Ahora bien, considerando que las argumentaciones expuestas en esta oportunidad por los señores (...), ya fueron objeto de análisis por parte de esta Contraloría General, en virtud del dictamen N° 37.649, de 2014, y que los interesados no aportan nuevos antecedentes o elementos de juicio que permitan variar o enervar lo manifestado, tanto en ese oficio como en el N° 26.096, de 2014, cuya reconsideración se requiere, no cabe sino proceder a rechazar la petición solicitada en este acto, manteniéndose en todas sus partes el contenido de aquéllos”*.

85. Que, teniendo en consideración lo indicado, corresponde referirse a los argumentos de fondo esgrimidos por la empresa para fundar su recurso de reposición y que fueron latamente expuestos en la presente resolución.

86. Que, respecto a la alegación formulada por Eletrans III referente a la inexistencia de los hechos por falta de prueba que se habría establecido por esta Secretaría de Estado en la Resolución

Exenta N° 41/2023, cabe referirse primeramente a las restricciones de desplazamiento a causa del COVID-19 que habrían impactado la normal ejecución de los Hitos Relevantes N° 3 y 5 del Proyecto.

87. Que, este Ministerio comparte la opinión de Eletrans III en cuanto a que la pandemia de COVID-19 es un hecho de aquellos catalogados como público y notorio, por lo que, en consecuencia, no requiere ser probado. En este sentido, la Excma. Corte Suprema ha señalado que: *“Por otra parte, en relación a los hechos que considera como «públicos y notorios», o como conocidos por el tribunal y respecto de los cuales se le habría atribuido la carga de probarlos a su parte, en circunstancias que su “notoriedad” los exime de prueba, es menester precisar lo siguiente. Desde un punto de vista doctrinario, se entiende por hecho notorio “aquellos hechos cuyo conocimiento forma parte de la cultura normal propia de un determinado círculo social en el tiempo en que se produce la decisión” (Couture, Eduardo; Fundamentos de Derecho Procesal Civil, pág. 230, tercera edición, Ediciones de Palma Buenos Aires, 1985, citado por Maturana Miquel, Cristián, Aspectos Generales de la Prueba, pág. 121.). La afirmación de que los hechos notorios no necesitan ser probados proviene del aforismo acuñado por el derecho canónico, según el cual «lo notorio no requiere de prueba» (Corte Suprema, Rol N° 18167/2017, de fecha 3 de octubre de 2017).*

88. Que, adicionalmente, esta Secretaría de Estado coincide con el recurrente en cuanto a que la pandemia de COVID-19, efectivamente, constituye un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor que ha sido reconocido por la jurisprudencia de la Contraloría General de la República y que permite entender que el desarrollo de cualquier actividad, incluyendo la construcción de una línea de transmisión, sería afectada en su ejecución.

89. Que, sin perjuicio de lo anotado, es dable puntualizar que a Eletrans III correspondía la carga de la prueba en cuanto a acreditar cómo el evento de fuerza mayor le habría impedido cumplir en plazo los Hitos Relevantes N°s 3 y 5 y la magnitud del retraso. En este sentido se ha pronunciado esta Cartera de Estado en la Resolución Exenta N° 1, de 2020, en cuyo considerando 103 señala: *“(…) es dicha empresa la que debe demostrar fundadamente la existencia de los supuestos de hecho constitutivos de fuerza mayor, y cómo estos impactaron en los plazos de ejecución del proyecto, sin que sea posible intentar traspasar dicha carga a esta Secretaría de Estado. Así, el artículo 1698 del Código Civil que consagra el principio de la carga de la prueba, establece que “incumbe probar las obligaciones o su extinción al que alega aquéllas o ésta”. De ello se desprende que debe probar la existencia de una obligación (o en general de un hecho) el que alega que esa obligación (o hecho) existe y debe probar su extinción el que alega que esa obligación (nacida de esos hechos) se extinguió; en otras palabras, quien pretende ha de probar el hecho o hechos constitutivos, y quien excepciona, el hecho o hechos extintivos y la condición o condiciones impeditivas (CARNELUTTI, FRANCISCO, Sistema de Derecho Procesal Civil, tomo II, pág. 97)”.*

90. Que, en su libelo de reposición, al igual que en la solicitud de prórroga de plazo que motivó la dictación de la Resolución Exenta N° 41/2023, Eletrans III alude en términos genéricos a diversos impactos que habría sufrido el Proyecto a consecuencia del COVID-19 respecto a los cuales solicita otorgar, a lo menos, 11 días conforme a la prueba documental que se detalla en el literal C1) del considerando 9 de la presente resolución.

91. Que, en particular, respecto de los antecedentes probatorios acompañados, cabe señalar que estos dicen relación, principalmente, con el contrato de prestación de servicios ST7-MPCPA-0009-2021 celebrado entre Eletrans III y SASEM Ingeniería y Construcción SpA, en adelante “SASEM”, con fecha 18 de febrero de 2021 y que versa sobre “obras de construcción de caminos y fundaciones para el tramo 1 sur proyecto líneas de transmisión Nueva Maitencillo-Punta Colorada-Nueva Pan de Azúcar 2x220 kV, 2x500 MVA”. Conforme a lo establecido en la cláusula séptima de dicho contrato, éste tendría una duración de 8 meses contados desde la emisión de la “orden de proceder”, documento último, que no fue acompañado por la empresa, por lo que no es posible establecer la fecha cierta desde la cual comenzó a transcurrir dicho plazo. Adicionalmente, es menester hacer presente que, entre los antecedentes acompañados para acreditar las restricciones de desplazamiento por COVID-19, cuenta la carta ST7-ESAS-022-2021, de fecha 10 de mayo de 2021, mediante la cual Eletrans III comunica a SASEM la orden de cambio N° 2, conforme a la cual se habría modificado el alcance del contrato por la incorporación de obras consistentes en la construcción de 80 caminos y fundaciones adicionales a las 103 originalmente contempladas. Posteriormente,

consta de la carta ST7-ESAS-0038-2021, de 23 de junio de 2021, que la orden de cambio N° 2 antes indicada, fue rectificadora a fin de establecer que las obras adicionales requeridas correspondían a 82 y no a 80 como se había señalado.

92. Que, del análisis del contenido del contrato de prestación de servicios y las órdenes de cambio a que se hizo referencia en el considerando anterior, cabe señalar que estos documentos sólo dan cuenta de las condiciones de contratación de los servicios de construcción de los caminos y fundaciones requeridos para el Proyecto y sus adiciones posteriores, no siendo posible para esta Secretaría de Estado establecer un nexo entre dichos documentos y las supuestas restricciones de desplazamiento a consecuencia del COVID-19 que habrían impactado la ejecución de las Obras.

93. Que, respecto a los restantes documentos aportados por la empresa para acreditar las supuestas restricciones de desplazamiento a consecuencia del COVID-19, se encuentra un documento emitido por la kinesióloga Daniela Olivares Contreras, profesional de epidemiología del Departamento de Salud Pública y Planificación Sanitaria, de la Secretaría Regional Ministerial de Salud de Coquimbo, en el que señala que: *“en relación al aislamiento instruido a usted por la Autoridad Sanitaria de la Región de Coquimbo, en calidad de contacto estrecho de un confirmado de COVID-19 (+), se indica: 1. N° días de cuarentena que debe cumplir: 11 días; 2. Primer día de cuarentena: 26-06-2021 hasta el día 06-07-2021 a las 23:59 hrs. (...)”*. Luego, el documento en cuestión contiene un listado de personas, indicando nombre completo y Rut.

94. Que, junto al documento aludido, Eletrans III acompaña una planilla en formato Excel, denominada “consolidado COVID-19 01-07-2021” que, según indica el recurrente en su recurso, daría cuenta de que la empresa SASEM habría tenido 23 trabajadores con resultado positivo de COVID-19, 74 trabajadores con contacto estrecho y los 27 trabajadores respecto a los que la Autoridad Sanitaria habría instruido el cumplimiento de cuarentenas. Además, acompaña una planilla en formato Excel denominada “trabajadores SASEM” que, según indica, contendría el detalle de cada uno de los 27 trabajadores en relación a su cargo, lugar de trabajo, fecha de ingreso y fecha de término de su relación laboral, así como también, los contratos de trabajo celebrados entre SASEM y distintos trabajadores de la empresa. Sobre las referidas planillas, cabe precisar que ninguna se refiere a algún periodo determinado; así, mientras la primera señala distintas fechas de inicio de seguimiento de las cuarentenas realizadas por distintos trabajadores, la segunda sólo da cuenta de las fechas de inicio y término de prestación de servicios de un grupo acotado de dichas personas.

95. Que, analizados en su conjunto los antecedentes mencionados en los considerandos 93 y 94 precedentes, aún cuando resulta indiscutible que las cuarentenas tienen un efecto negativo en la productividad de los proyectos, afectándose la eficacia con que se ejecutan las distintas faenas y labores necesarias para su desarrollo, la prueba rendida por Eletrans III no cumple con el estándar exigido por esta Cartera de Estado, en un doble sentido. En primer lugar, por cuanto no se acreditan los trabajos y/o gestiones concretas que resultaron afectados por las restricciones asociadas a las cuarentenas, esto es, no se identifica ni consta, específicamente, qué trabajos fueron los que dejaron de ejecutarse a consecuencia de las cuarentenas de los trabajadores. En segundo lugar, Eletrans III no acreditó la incidencia de los retrasos invocados en el cronograma de obras, sin que se haya adjuntado al expediente cálculos o metodología alguna de análisis que diera cuenta de la magnitud del impacto en la ruta crítica del Proyecto, en específico en lo que dice relación con el cumplimiento del Hito Relevante N° 3, en el plazo comprometido en la oferta adjudicada.

96. Que, en este sentido, es relevante traer a colación el criterio de la Contraloría General de la República, entidad que en su Dictamen N° 27.209/2020, expresó: *“(...) tal como lo manifestó en su dictamen N° 10.086, de 2020, cumple esta Contraloría General con anotar, como cuestión previa, que la emergencia sanitaria que afecta al país a raíz del brote de COVID-19 constituye una situación de fuerza mayor o caso fortuito en tanto sea irresistible e impida el cumplimiento de las obligaciones contractuales, aspecto que, cabe puntualizar, ha de ser determinado por ese servicio sobre la base de los antecedentes concretos de los que disponga”*.

97. Que, existen antecedentes para estimar que efectivamente el desarrollo del Proyecto ha sido impactado por las restricciones sanitarias asociadas al COVID-19, no obstante la prueba

allegada al expediente no cumple con el estándar probatorio que en forma invariable exige este Ministerio a los adjudicatarios que alegan caso fortuito como causal eximente de responsabilidad, y, fundamentalmente, Eletrans III en el petitorio de sus presentaciones no ha solicitado un lapso de tiempo específico (únicamente refiere que correspondería que se le otorgaran “a lo menos 11 días” por concepto de restricciones de desplazamiento) vinculado a retrasos causados por el COVID-19, omitiendo también, en consecuencia, un análisis y prueba en relación con el real impacto de las restricciones sanitarias en la ruta crítica del Proyecto.

98. Que, respecto del impacto de las restricciones de desplazamiento originadas en la pandemia de COVID-19, y tal como se ha expuesto, no se desconoce que las cuarentenas, medidas de aislamiento, restricción al libre tránsito y desplazamiento de personas y, en general, todas las medidas adoptadas por la autoridad sanitaria en el contexto de estado de excepción constitucional debido a la pandemia de COVID-19 sean constitutivas de caso fortuito o fuerza mayor. En este sentido, la diferencia entre lo pretendido por el recurrente y la decisión contenida en el acto recurrido estriba en la falta de antecedentes que permitan determinar en forma concreta y objetiva el impacto de dicha circunstancia en el cronograma o ruta crítica del Proyecto, cuantificado en días de retraso. En este sentido, no se puede soslayar que el objeto del procedimiento de la especie consiste, en primer lugar, en declarar si es que determinados hechos o eventos son constitutivos de caso fortuito o fuerza mayor, al tenor de lo establecido en el artículo 45 del Código Civil, y, en caso afirmativo, determinar luego la cantidad de días en que se retrasó, de forma inimputable, imprevisible e irresistible para el titular, el cronograma de ejecución y desarrollo del Proyecto.

99. Que, a mayor abundamiento, cabe precisar que el deber de motivación de los actos administrativos, así como la prohibición de la arbitrariedad que pesan sobre una autoridad administrativa, obligan a que el contenido de las decisiones que emita sea una consecuencia lógica del mérito de los antecedentes allegados al procedimiento y su apreciación en conciencia. De esta forma, cabe precisar que ni durante la sustanciación del procedimiento que dio lugar al acto impugnado, ni en esta sede recursiva, el recurrente ha aportado antecedentes que permitan determinar, racional y lógicamente, la cantidad de días de retraso que experimentó la ejecución del Proyecto y el cumplimiento de los plazos asociados a los Hitos Relevantes ya referidos, sino que se ha limitado a exponer latamente cómo es que las circunstancias derivadas de la pandemia de COVID-19 constituyen, genéricamente, un evento de caso fortuito o fuerza mayor, elemento que, se reitera, no ha sido desconocido por esta Secretaría de Estado. A este respecto, cabe precisar que los antecedentes aportados no revisten el mérito de coadyuvar a la cuantificación del impacto de las restricciones de desplazamiento derivadas de la pandemia de COVID-19 en términos de la productividad y avance por día -de la obra- en función de la disponibilidad de personal, y su comparación con el cronograma de avance proyectado a la fecha de adjudicación del Proyecto.

100. Que, sobre la alegación relacionada con el impacto de la ejecución de la Resolución de Calificación Ambiental en el desarrollo del Proyecto, en cuya virtud se solicita que se declare la concurrencia de caso fortuito o fuerza mayor por 243 días adicionales a los 409 días que se otorgaron mediante la resolución impugnada, cabe precisar que el recurrente no acompañó medios de prueba o antecedentes que permitan desvirtuar el presupuesto en base al cual se emitió la decisión cuya impugnación se pretende, razón por la que se mantendrá invariable.

101. Que, en otro orden de ideas, en cuanto al retraso en la llegada de estructuras adquiridas a Kalpataru, circunstancia respecto de la cual el recurrente expone que sería consecuencia de la pandemia de COVID-19 y, por tanto, constitutiva de caso fortuito o fuerza mayor por el periodo de 184 días, cabe señalar que, a partir del análisis de la abundante documentación acompañada al efecto, y en particular de las declaraciones expresadas por ambas partes durante el íter contractual, puede sostenerse que las alegaciones de la empresa se basan en los siguientes supuestos: i) que, con fecha 22 de febrero de 2021, el recurrente y Kalpataru celebraron el contrato de suministro denominado “ST7-MPCPA-0007-2021”; ii) que, con fecha 4 de noviembre de 2021, ambas partes suscribieron una adenda al contrato ya referido, instrumento mediante el cual el recurrente se comprometió al pago de una suma en dinero en favor de su contraparte, por concepto de compensación parcial de los mayores costos de transporte marítimo originados en la pandemia de COVID-19, sujeto a la condición de que Kalpataru cumpliera con las fechas acordadas para la entrega y embarque de los suministros adquiridos; iii) que Kalpataru no habría cumplido con sus

obligaciones de entrega y embarque de suministro dentro de las fechas acordadas en la adenda, debido al retraso en la fabricación de estructuras como consecuencia de problemas ocurridos en su planta de zincado; y iv) que, ante la persistencia en el incumplimiento de sus obligaciones por parte de Kalpataru, el recurrente ejecutó la boleta bancaria de garantía asociada al mentado contrato de suministro, medida respecto de la cual Kalpataru manifestó su discrepancia y oposición, la que haría efectiva mediante el ejercicio de las acciones legales pertinentes.

102. Que, de lo expuesto en el considerando precedente es posible colegir lo siguiente: i) que, a la fecha de celebración del contrato de suministro, esto es, durante la pandemia de COVID-19, las distintas medidas adoptadas por las autoridades gubernamentales a lo largo de todo el orbe, así como las consecuencias en materia de transporte marítimo de cargas, constituían circunstancias que cualquier contratante diligente debió conocer, y sus efectos, prever; ii) que, al tenor de las propias declaraciones efectuadas por las partes, los efectos de la pandemia de COVID-19 en la ejecución del contrato de suministro celebrado consistieron en el encarecimiento de los costos de flete y transporte marítimo; y iii) que, el retraso del embarque y entrega de los suministros adquiridos por el recurrente tuvo origen no sólo en los efectos atribuibles a la pandemia de COVID-19, sino que también, a problemas acaecidos en la planta de fabricación de Kalpataru.

103. Que, de las consideraciones precedentemente expresadas, fluye que no es posible dar por acreditados los supuestos necesarios para calificar el retraso en la entrega de suministros adquiridos de Kalpataru como evento constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor. Lo anterior, no sólo porque es dable concluir que el recurrente no empleó toda la diligencia de la que era capaz al estimar y prever los impactos de la pandemia de COVID-19 en la ejecución del contrato de suministro, sino porque tampoco logra advertirse el nexo de causalidad entre el encarecimiento de los costos de flete y transporte marítimo y el retraso en el envío de la carga por parte de Kalpataru.

104. Que, en cuanto a lo expuesto por el recurrente sobre la interferencia con obras de ampliación de los galpones GIS de las subestaciones de Interchile, cabe precisar, en primer lugar, que mediante el acto recurrido dicha circunstancia se dio por acreditada, además de reconocerse sobre la misma el carácter de caso fortuito o fuerza mayor, toda vez que tuvo su origen en un incumplimiento de la normativa sectorial incurrido por un tercero, imprevisible e inimputable al recurrente. A continuación, es del caso señalar que, sin perjuicio del predicamento recién señalado, la resolución impugnada estableció que no se acreditó de modo fehaciente el número de días corridos en que la referida interferencia impactó la ruta crítica del Proyecto, en términos del periodo transcurrido desde el inicio de los trabajos de modificación del galpón GIS en las subestaciones Nueva Pan de Azúcar y Nueva Maitencillo hasta su finalización y/o recepción.

105. Que, en esta sede recursiva, la empresa ha solicitado que, respecto de la interferencia con las antedichas obras de ampliación de galpones GIS, se declare la concurrencia de un evento de caso fortuito o fuerza mayor por 117 días corridos. Lo anterior, considerando como fecha de inicio de las obras de ampliación de galpones GIS el 4 de mayo de 2022, y su finalización al día 29 de agosto del mismo año. Para fundar su petición, el recurrente acompañó la documentación individualizada en el literal C3) del considerando 9 del presente acto administrativo, que incluye copias de protocolos de construcción y montaje de las obras, elaborados por la empresa “HMV Ingenieros”.

106. Que, apreciada en conciencia la documentación acompañada por el recurrente, consta en el documento denominado “HMV-02-ER-FR-016-005”, “Protocolo Nivelación de Viga (Viga Inferior)”, que su elaboración principia el 4 de mayo de 2022. Enseguida, consta en el documento denominado “3038-02-ER-FR-002”, “Protocolo Montaje Estructuras Galpón GIS 220 kV”, que la obra fue aprobada por el Jefe de Montajes de la empresa “HMV Ingenieros” el día 29 de agosto de 2022 y que, con esa fecha, el ITO Dessau tomó conocimiento de la misma. En este sentido, corresponderá que se tenga por acreditado el impacto de la interferencia con las obras de ampliación de los galpones GIS de las subestaciones Nueva Pan de Azúcar y Nueva Maitencillo -ambas de propiedad de Interchile- en el Hito Relevante N° 5 del Proyecto, en tanto evento constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor, por el periodo de 117 días. Al respecto, cabe agregar que la antedicha conclusión fluye no sólo del análisis de la documentación aportada por el recurrente, sino que también de lo razonado en la resolución impugnada en cuanto al reconocimiento de la mentada interferencia como evento constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor.

107. Que, prosiguiendo con el análisis de las alegaciones vertidas por el recurrente en su libelo de reposición, cabrá hacer mención a aquella referida al supuesto atraso en la llegada del suministro contratado con Sterlite, circunstancia sobre la que el recurrente pretende se declare la concurrencia de un evento de caso fortuito o fuerza mayor por el término de 428 días. En este sentido, a partir del análisis de la prueba aportada por el recurrente al efecto, en particular de lo expresado por las partes en el íter contractual y de la documentación de transporte marítimo, las alegaciones se basan en los siguientes supuestos: i) que, el recurrente y Sterlite celebraron dos contratos, uno de fecha 26 de noviembre de 2020 y otro de fecha 22 de febrero de 2021, mediante los cuales se adquirió el suministro de conductor de aluminio desnudo para la ejecución del Proyecto; ii) que, con fecha 14 de diciembre de 2021, ambas partes suscribieron una adenda al contrato de fecha 22 de febrero de 2021, con la finalidad de enfrentar el impacto de la pandemia de COVID-19 en los precios del transporte marítimo, para lo cual acordaron un aumento único y excepcional del precio del suministro adquirido. Adicionalmente, mediante el mismo instrumento las partes acordaron la compra adicional de material a suministrar, cuyo precio se sumó al originalmente pactado, sin recargar el costo de transporte; iii) que la carga con los suministros adquiridos fue embarcada desde su origen, con destino a puertos chilenos, en distintas fechas que van desde el 19 de mayo de 2021 al 21 de junio de 2022; iv) que la carga con los suministros transportados desde puerto chileno arribó a los sitios de emplazamiento del Proyecto en distintas fechas que van desde el 24 de marzo de 2022 al 10 de julio de la misma anualidad.

108. Que, para acreditar el retraso antes señalado, Eletrans III acompaña como prueba documental una serie de documentos denominados *Bill of Lading*, individualizados en el literal C4) del considerando 9 de la presente resolución, de los que, según la recurrente, se desprendería que el Contrato 1 habría establecido una fecha de llegada del suministro para fines de mayo de 2021, pero que habrían sido embarcados en marzo de 2022 y, finalmente, arribado a Chile, en mayo de 2022; y, por su parte, el Contrato 2, se habría establecido que la fecha de llegada era octubre de 2021 y, finalmente llegaron a Chile también en mayo de 2022.

109. Que, no obstante lo expresado por la recurrente, cabe señalar que el denominado *Bill of Lading* corresponde a lo que en español se conoce como “Conocimiento de Embarque” y que, conforme a lo dispuesto en el artículo 977 del Código de Comercio “*es un documento que **prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador.***” (lo destacado es nuestro).

110. Que, teniendo a la vista los documentos correspondientes a Bills of Lading acompañados al expediente administrativo y la definición legal de dichos documentos, sólo es posible establecer fehacientemente la fecha de los respectivos embarques del suministro conductor y que éstas fueron embarcadas desde el puerto de Nhava Sheva, India, con destino al puerto de Valparaíso, a excepción de un conocimiento de embarque dirigido al puerto de San Antonio, mas no la fecha de arribo del referido suministro conductor a los señalados puertos. En este sentido, tampoco es posible establecer la referida data a partir de lo señalado en las numerosas guías de despacho acompañadas por el recurrente (también individualizadas en el literal C4) del considerando 9° del presente acto), toda vez que las mismas dan cuenta de la fecha en que dichas cargas arribaron a su destino final, en los distintos sitios de emplazamiento del Proyecto, circunstancia que no permite establecer, de forma precisa y objetiva, el tiempo transcurrido entre el arribo de las cargas de suministro a puerto chileno y su arribo a destino final, así como las razones de esa demora.

111. Que, del modo indicado, se mantiene invariable la decisión emitida por esta Secretaría de Estado en la resolución impugnada, en el sentido de que la documentación acompañada no permite efectuar un análisis basado en hechos fehacientes y, menos, arribar a la convicción de una ruta crítica impactada por este evento, por una cantidad determinada de días. Adicionalmente, es menester dejar consignado que, en su libelo de reposición, Eletrans III ha omitido indicar -del mismo modo que en su solicitud presentación de fecha 14 de enero de 2021 complementada mediante carta de fecha 24 de mayo de 2021- la cantidad específica de días en que se habría visto impactada la ejecución del Proyecto por los retrasos de los mentados embarques.

112. Que, en cuanto a la supuesta dilación excesiva en que habría incurrido la Dirección de Vialidad de Atacama, por un periodo de 397 días, para otorgar a la autorización de dos cruces de la línea con la ruta 5 norte, circunstancia que habría impedido a la empresa la ejecución de obras relativas al tendido de la línea, cabe hacer presente, en general, que no consta cómo la referida dilación cumple con los requisitos necesarios para que sea calificada como evento constitutivo de caso fortuito o fuerza mayor. Para arribar a dicha conclusión, se ha tenido a la vista la documentación acompañada por el recurrente, señalada en el considerando 9 del presente acto administrativo, la que da cuenta de que la solicitud de uso de faja fiscal efectuada por la empresa fue realizada mediante cartas dirigidas a las Direcciones Regionales de Vialidad de Atacama y Coquimbo, ambas fechadas al 31 de enero de 2022, esto es, 354 días después del vencimiento del plazo de cumplimiento del Hito Relevante N° 3 del Proyecto; y faltando tan sólo 2 meses y 7 días para el vencimiento del plazo de cumplimiento del Hito Relevante N° 5, ambos términos establecidos en el Decreto N° 3T/2018.

113. Que, a partir de lo precedentemente señalado, no es posible advertir la concurrencia de los elementos de inimputabilidad e imprevisibilidad, indispensables para que una circunstancia pueda ser calificada como constitutiva de caso fortuito o fuerza mayor. Lo anterior, desde que no resulta plausible sostener que, al haber sido presentada la solicitud de uso de la faja fiscal en una fecha largamente posterior a aquella en que debía darse cumplimiento al Hito Relevante N° 3, y con menos de 3 meses de antelación al Hito Relevante N° 5, existió por parte de la empresa la diligencia necesaria para atribuir al tiempo de tramitación -haya mediado dilación excesiva, o no, por parte de la Dirección de Vialidad- el carácter de hecho totalmente ajeno a la voluntad o control del agente; predicamento que, en consecuencia, vuelve razonablemente previsible el retraso en el desarrollo y ejecución del Proyecto hasta su entrada en operación.

114. Que, en lo que respecta a las obstrucciones en el ingreso a terreno, circunstancia sobre la que el recurrente pretende su declaración como eventos constitutivos de caso fortuito o fuerza mayor por un total de 1.101 días, esta Secretaría de Estado es enfática en señalar que la recurrente yerra en el entendimiento de lo resuelto en la Resolución Exenta N° 41/2023, por cuanto, en modo alguno se le ha atribuido responsabilidad directa en la comisión de acciones ilegales como una vía legítima de reacción por parte de las comunidades. En efecto, lo señalado en la resolución impugnada guarda relación con el hecho de que, al haberse incumplido los compromisos asumidos por la empresa con las comunidades y, por consiguiente, haber incurrido en falta de diligencia en su actuar, no puede estimarse como derivado de la fuerza mayor al hecho cuya imposibilidad sobreviniente derive de su negligencia, por cuanto la culpa que precede al hecho invocado como caso fortuito le quita a éste el poder liberatorio de responsabilidad al carecer de los requisitos para que éste sea procedente: imprevisibilidad, inimputabilidad e irresistibilidad. Lo anterior, de acuerdo con lo resuelto por la Corte Suprema en fallo dictado el 12 de junio de 2013, en causa Rol N° 2448-2010, citado en el considerando 95 de la Resolución Exenta N° 41/2023.

115. Que, respecto a las obstrucciones por parte de propietarios gravados con servidumbre, este Ministerio mantiene lo resuelto en la resolución impugnada en el sentido que las situaciones expuestas por Eletrans III deben ser consideradas como parte de los riesgos implícitos asociados a éste último, y contemplados en el precio ofertado en la licitación, lo cual obedece a la facultad que tiene el adjudicatario de un proyecto de fijar el trazado por donde pasará la línea, por lo que el riesgo asociado a este aspecto debió haber sido evaluado oportunamente por la empresa adjudicataria y asignado al precio como un factor más. Por tanto, es dable reiterar lo sostenido en la Resolución Exenta N° 41/2023 de este origen, en cuanto a que la demora y las dificultades asociadas a la negociación y obtención de servidumbres eléctricas y toma de posesión material de los terrenos gravados con servidumbre, así como la oposición al Proyecto por parte de los propietarios afectados, junto a la judicialización, son elementos de la naturaleza de este tipo de proyectos y no se cumple a su respecto con el requisito de exterioridad.

116. Que, además de lo indicado, cabe considerar que respecto de las alegaciones que dicen relación con las obstrucciones en el ingreso a terreno como caso fortuito o fuerza mayor derivadas de la toma de caminos por parte de comunidades y las acciones por parte de propietarios gravados con servidumbre, la recurrente no ha aportado nuevos elementos de juicio ni antecedentes que

permitan a esta Secretaría de Estado desvirtuar los presupuestos en los que se basó lo decidido en la Resolución Exenta N° 41/2023.

117. Que, en virtud de lo latamente expuesto y razonado hasta esta parte, corresponderá acceder parcialmente a lo solicitado por Eletrans III en su recurso de reposición, sólo en cuanto a declarar la concurrencia de un evento de caso fortuito o fuerza mayor respecto de la interferencia del Proyecto con las obras de ampliación de los galpones GIS de las subestaciones Nueva Pan de Azúcar y Nueva Maitencillo -ambas de propiedad de Interchile- por el lapso de 117 días corridos, periodo que impacta el plazo asociado al cumplimiento del Hito Relevante N° 5. En consecuencia, el cómputo de dicho lapso de tiempo deberá ser sumado a los 488 días corridos de prórroga del plazo de cumplimiento del referido Hito Relevante que fue concedido mediante la resolución recurrida, quedando, así, prorrogado el plazo de su cumplimiento por un total de 605 días, esto es, hasta el 3 de diciembre de 2023.

118. Que, sin perjuicio de lo señalado en el considerando precedente, cabe señalar que mediante carta DE 03518-24, de 10 de julio de 2024, el CEN informó a esta Secretaría de Estado que, con fecha 19 de marzo de 2024, Eletrans III entregó a su conformidad las evidencias para la verificación del término de las actividades requeridas para el Hito Relevante N° 5, esto es, fuera del plazo adicional que por el presente acto administrativo se otorgará.

119. Que, en el orden de ideas recién señalado, cabrá también desestimar lo esgrimido por el recurrente en cuanto a la improcedencia del cobro de las boletas de garantía asociadas a los Hitos Relevantes N° 3 y N° 5 del Proyecto. Lo anterior, toda vez que, por una parte, y tal como se ha expuesto a lo largo del presente acto administrativo, persistirá por parte de Eletrans III el incumplimiento de los plazos asociados a los mencionados hitos y, por la otra, que, al constituir la presentación de boletas de garantías bancarias una forma de caución del cumplimiento en tiempo y forma de los plazos de construcción del Proyecto en las Bases de Licitación, este Ministerio, la entidad licitante y el adjudicatario del Proyecto quedan vinculados por el principio de estricta sujeción a las mismas. A mayor abundamiento, del tenor de las referidas bases de licitación, fijadas mediante la Resolución Exenta N° 567, de fecha 22 de julio de 2016, de la Comisión Nacional de Energía, fluye expresamente que en caso de que el cumplimiento no ocurra, la entidad licitante informará tal situación a este Ministerio, remitiendo la o las boletas para su cobro. De esta forma, no es resorte de esta Secretaría de Estado efectuar un análisis sobre la proporción del monto al que ascienden las boletas presentadas en comparación a la entidad del incumplimiento en que incurrió el adjudicatario, por cuanto la causal y procedencia de su cobro están expresamente regladas en las Bases de Licitación, máxime si el adjudicatario, junto con la presentación de su oferta acompañó una declaración jurada de conocimiento y aceptación de su contenido.

RESUELVO:

PRIMERO: ACÓJASE parcialmente el recurso de reposición interpuesto por Eletrans III S.A en contra de la Resolución Ministerial Exenta N° 41, de fecha 29 de noviembre de 2023, del Ministerio de Energía, en el sentido de otorgar **una prórroga de 117 días corridos, adicionales a los 488 días de prórroga otorgados mediante el citado acto administrativo**, respecto del Hito Relevante N° 5 de la obra nueva “Nueva Línea Nueva Maitencillo – Punta Colorada – Nueva Pan de Azúcar 2x220 kV, 2x500 MVA”.

SEGUNDO: REQUIÉRASE al Coordinador Eléctrico Nacional la entrega inmediata de las Boletas de Garantía asociadas al cumplimiento de los Hitos Relevantes N° 3 y N° 5 de la construcción de la obra nueva “Nueva Línea Nueva Maitencillo – Punta Colorada – Nueva Pan de Azúcar 2x220 kV, 2x500 MVA”.

TERCERO: PROCÉDASE al cobro íntegro de las boletas de garantía referidas en el resuelvo precedente.

CUARTO: DÉJASE CONSTANCIA que en conformidad a lo establecido en el inciso cuarto del artículo 59 de la Ley N° 19.880, la presente resolución pone fin a la vía administrativa.

ANÓTESE, NOTIFÍQUESE Y ARCHÍVESE

**DIEGO GONZALO PARDOW LORENZO
MINISTRO DE ENERGÍA**

Distribución:

- Eletrans III S.A. – Av. Argentina N° 1, Piso 9, Valparaíso
- Coordinador Eléctrico Nacional – Av. Parque Isidora N° 1061, Pudahuel, Santiago; correspondencia@coordinador.cl.
- Gabinete Ministro de Energía.
- División Jurídica.
- Oficina de Partes – Archivo.

