



[Handwritten signature]
MCPB

**FORMULA CARGOS QUE INDICA A EMPRESA DE
FERROCARRILES DEL ESTADO**

RES. EX. N°1/ ROL D-039-2016

Santiago, 11 JUL 2016

VISTOS:

Conforme a lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley N° 20.417, que establece la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante "LO-SMA"); en la Ley N° 19.880, que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado (en adelante "Ley N° 19.880"); en la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el Decreto Supremo N° 38, de 11 de noviembre de 2011, del Ministerio de Medio Ambiente, que establece Norma de Ruido por Fuentes que Indica (en adelante "D.S. N° 38/2011"); en el Decreto Supremo N° 30, de 11 de febrero de 2013, del Ministerio del Medio Ambiente, Aprueba Reglamento sobre Programas de Cumplimiento, Autodenuncia y Planes de Reparación; en el Decreto con Fuerza de Ley N° 3, del año 2010, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que Fija la Planta de la Superintendencia del Medio Ambiente; en el Decreto Supremo N° 76, de 10 de octubre de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 332, de 20 de abril de 2015, en la Resolución Exenta N° 374, de 7 de mayo de 2015, y en la Resolución Exenta N° 1.002, de 29 de octubre de 2015, todas de la Superintendencia del Medio Ambiente; y en la Resolución N° 1.600, de 30 de octubre 2008, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.

CONSIDERANDO:

I. Denuncias

1. Que, la Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante e indistintamente "EFE", "empresa" o "titular"), Rol Único Tributario N° 61.216.000-7, es titular del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago-Rancagua" (en adelante "Mejoramiento Integral"), ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante "SEIA") mediante una Declaración de Impacto Ambiental (en adelante "DIA"), siendo calificado favorablemente por la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante "SEA") mediante su Resolución Exenta N° 373, de fecha 25 de abril de 2013 (en adelante "RCA N° 373/2013");

2. Que, el considerando 3° de la RCA N° 373/2013 señala que "[...] el proyecto "Rancagua Express" considera un plan de mejoramiento integral de los servicios ferroviarios de pasajeros entre las ciudades de Santiago y Rancagua, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados, el que se divide en 3 subproyectos: (1) Subproyecto "Seguridad y Confinamiento", (2) Subproyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria" y (3) Subproyecto "Renovación Flota Material Rodante" (ver numeral 2.1. de la DIA). En este contexto, la DIA del proyecto "MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA TRAMO: SANTIAGO – RANCAGUA" (en adelante, el Proyecto) sometido a evaluación de impacto ambiental, corresponde solamente al subproyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria";

3. Que, con fecha 19 de julio de 2013, la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante "SMA") recibió una denuncia (en adelante "Denuncia 1") presentada conjuntamente por: don Sadi Melo Moya, en su calidad de alcalde y en representación de la Ilustre Municipalidad de El Bosque; doña Claudina Núñez Jiménez, en su calidad de alcaldesa y en representación de la Ilustre Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda; y don Miguel Ángel Bruna Silva, en su calidad de alcalde y en representación de la Ilustre Municipalidad de Lo Espejo, en contra de EFE por fraccionamiento de proyecto. La Denuncia 1 señala que EFE habría "[...] infringido la letra b) del artículo 35 del Artículo Segundo de la Ley 20.417, al no ingresar adecuadamente al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), fraccionando, a sabiendas, su proyecto o actividad, con el propósito de eludir o variar el ingreso del mismo". La Denuncia 1 describe algunos de los hitos relevantes de la tramitación del proyecto "Mejoramiento Integral", señalando que éste no se ajustaría a la legislación ambiental. A continuación se presentan de forma resumida los argumentos de los denunciantes:

3.1. EFE debía presentar un Estudio de Impacto Ambiental (en adelante "EIA") debido a que concurrían los efectos, características y circunstancias del artículo 11 letras a), c), d) y f) de la Ley N° 19.300. Particularmente señala que: (i) no se habría cuantificado adecuadamente los riesgos para la salud de la población en materia de emisiones atmosféricas; (ii) no se habría cuantificado adecuadamente los riesgos para la salud de la población en materia de ruidos y vibraciones derivado del mayor tráfico asociado a las nuevas líneas férreas, ya que ésta se habría basado en supuestos, como "cambios tecnológicos" y "niveles de ruido inferiores a los existentes"; (iii) durante la evaluación se ignoraron las observaciones de la Municipalidad de El Bosque y Pedro Aguirre Cerda, y de numerosas personas, en el sentido de que el proyecto alterará significativamente los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos; (iv) el proyecto se encuentra inserto en el Cordón de Cantillana y Cordillera de la Costa y Cocalán, ambos sitios prioritarios de importancia nacional para la conservación de la biodiversidad, por lo que debía ingresarse un EIA; (v) el proyecto reconoce la alteración de Monumentos Históricos y Zonas Típicas, circunstancia que exigía la presentación de un EIA;

3.2. EFE fraccionó, a sabiendas, su proyecto infringiendo el artículo 11 bis de la Ley N° 19.300. Particularmente señalan que el proyecto "Mejoramiento Integral" es un subproyecto que forma parte del proyecto "Rancagua Express", junto con los subproyectos "Seguridad y Confinamiento" y "Renovación de Flota de Material Rodante" (en adelante "Renovación de Flota"). Los tres subproyectos conformarían un "proyecto global" que debía ser sometido al SEIA para su evaluación conjunta. Agregan, entre otras cosas, que "[...] el Subproyecto "Seguridad y Confinamiento" es una parte esencial del Subproyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", que no ha sido evaluado ambientalmente, existiendo una interdependencia funcional entre ambos, ya que la instalación de vallas y protecciones que permitan cercar las vías en las áreas urbanas y sus cercanías, es un elemento esencial de seguridad, para impedir los riesgos propios de la circulación de trenes y la afectación del derecho a la vida de las personas";

4. Que, los denunciantes solicitan a la SMA que inicie un procedimiento sancionatorio y ordene la paralización de las actividades y obras que EFE se encuentra ejecutando. Se acompaña a la Denuncia 1 los siguientes documentos: (i) copia de la RCA N° 373/2013; (ii) copia de fotografías, tomadas el 24 de mayo de 2013, en las comunas de Pedro Aguirre Cerda, El Bosque y Lo Espejo que acreditarían el inicio y ejecución de las obras del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago-Rancagua" por parte de EFE; (iii) copia del D.S. N° 94, de 16 de agosto de 2012, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que modifica el Plan Trienal de Desarrollo 2011-2013 de EFE, aprobado mediante D.S. N° 150, de 2011; (iv) copia del oficio Ordinario N° 29-EA/2012, de 05 de octubre de 2012, de la Subsecretaría de Medio Ambiente; (v) copia de la "Estrategia para la Conservación de la Biodiversidad en la Región Metropolitana de Santiago", de 2010, de la Comisión Nacional del Medio Ambiente; (vi) Copia de las actas de Proclamación de los Alcaldes de las comunas de El Bosque, Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo, que acreditan la representación de sus respectivos municipios; (vii) copia del oficio ORD N° 100/019, de 25 de marzo de 2013, emitido por el Alcalde

de la I. Municipalidad de El Bosque, Sr. Sadi Melo, al SEA; (viii) Copia del oficio ORD. No 40/497, de 25 de marzo de 2013, emitido por la Alcaldesa de la I. Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda, Sra. Claudina Núñez Jiménez, al SEA; (ix) copia del ICSARA N° 2, de 14 de febrero de 2013, emitido por el SEA; (x) copia de dos notas de prensa aparecidas el día 8 de julio de 2013, en "La Segunda On Line" y el portal www.meganoticias.cl, en que se describe el accidente que costó la vida a dos personas en la intersección de Ramona Parra con Maipú, comuna de Pedro Aguirre Cerda. Finalmente los denunciantes designan como apoderados a los abogados Marcelo Castillo Sánchez y Marcela Müller Reyes. Cabe hacer presente que de los documentos mencionados anteriormente, la copia de la RCA N° 373/2013 no se encontraba junto con la presentación, sin perjuicio de lo cual, ésta es un acto administrativo que puede ser accedido públicamente a través del sitio de internet del Servicio de Evaluación Ambiental;

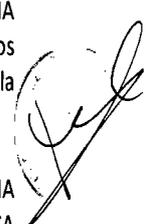
5. Que, con fecha 22 de agosto de 2013, fue recibido en la oficina de partes de esta Superintendencia el Ord. N° 40/1498 de la Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda en que se solicita inspección ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral", señalando como posibles incumplimientos: (i) el retiro de postes, luminarias y pasarelas sin contar con permisos municipales; (ii) trabajos inseguros; (iii) acumulación de áridos y escombros en bienes nacionales de uso público; (iv) trabajos de compactación que producen vibraciones en viviendas cercanas; (v) tránsito de vehículos de carga y maquinarias por vías no autorizadas ni adecuadas para dicho tránsito; (vi) instalación de faenas fuera de puntos aprobados; (vii) acopio de materiales e instalaciones de faenas fuera de terrenos de EFE;

6. Que, con fecha 02 de septiembre de 2013, esta Superintendencia emitió el Ord. U.I.P.S. N° 614, mediante el cual solicitó se acompañe en forma el poder de los apoderados indicados en la Denuncia 1 en conformidad al artículo 22 de la Ley N° 19.880 e informó a los denunciantes que la SMA había iniciado una investigación para analizar la procedencia de iniciar un procedimiento administrativo sancionatorio;

7. Que, con fecha 11 de septiembre de 2013, don Marcelo Castillo Sánchez, en representación de las Ilustres Municipalidades de Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo presentó un escrito de cumple lo ordenado mediante el cual acompañó los siguientes documentos: (i) copia fiel del Acta de Proclamación de doña Claudina Núñez Jiménez como alcaldesa de la I. Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda, de fecha 20 de noviembre de 2012; (ii) copia de escritura pública, de fecha 03 de septiembre de 2013, otorgada ante el Notario de San Miguel don Gonzalo Harambillet Melero, mediante la cual se le otorga poder a Marcelo Castillo Sánchez para representar a la I. Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda; (iii) copia fiel del Acta de Proclamación de don Miguel Ángel Bruna Silva como alcalde de la I. Municipalidad de Lo Espejo, de fecha 16 de noviembre de 2012; y (iv) copia del poder simple suscrito ante el Notario de Lo Espejo don Julián Miranda, de fecha 11 de septiembre de 2013, donde se le otorga poder a don Marcelo Castillo Sánchez para representar a la I. Municipalidad de Lo Espejo. En la misma fecha, Marcelo Castillo Sánchez, en representación de la I. Municipalidad de El Bosque, presentó un escrito de cumple lo ordenado mediante el cual acompañó los siguientes documentos: (i) copia fiel del Acta de Proclamación de don Sadi Melo Moya como alcalde de la I. Municipalidad de El Bosque, de fecha 21 de noviembre de 2012; (ii) copia del poder simple suscrito ante el Notario de El Bosque doña Esmeralda Muñoz Iglesias, de fecha 11 de septiembre de 2013, donde se le otorga poder a Marcelo Castillo Sánchez para representar a la I. Municipalidad de El Bosque;

8. Que, con fecha 08 de octubre de 2013, la SMA emitió el Ord. U.I.P.S. N° 756 mediante el cual se tuvo por acompañados los poderes de los alcaldes de las Municipalidades de Pedro Aguirre Cerda, El Bosque y Lo Espejo, junto con la designación de don Marcelo Castillo Sánchez como apoderado de dichas Municipalidades;

9. Que, con fecha 08 de abril de 2014, la SMA recibió una denuncia (en adelante "Denuncia 2") en contra de EFE por incumplimientos a la RCA N° 373/2013 y a la Resolución Exenta N° 1.518, de fecha 26 de diciembre de 2013 (en adelante "Res. Ex. N° 1.518/2013"), de esta Superintendencia. La denuncia fue presentada conjuntamente



por las abogadas y profesoras del Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile: doña Valentina Alejandra Durán Medina y doña María Nora González Jaraquemada, la primera en representación de don Marcelo Antonio Gálvez Martínez y don Juan Andrés Alvarado Gómez, ambos vecinos de la comuna de Lo Espejo, y la segunda en representación de doña Paola Moreno Roble, doña Sandra Sánchez Pérez, don José Antonio Ávila, don Raúl Prieto Sánchez y doña Margarita del Carmen Huenchupan Millavil, todos vecinos de la comuna de El Bosque;

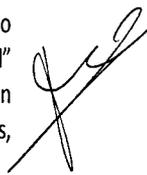
10. Que, la Denuncia 2 identifica una serie de hechos como incumplimientos que se exponen resumidamente a continuación: (i) falta de humectación por donde transitan trabajadores y maquinaria; (ii) no implementación de mallas protectoras tipo Raschell para evitar dispersión de polvo; (iii) falta de barreras herméticas para amortiguar las emisiones de ruido; (iv) superación de los valores de ruido establecidos por la norma de emisión; (v) realización de labores de construcción del proyecto en horarios nocturnos; (vi) emplazamiento de las instalaciones de faenas en lugares no autorizados; (vii) falta de implementación de cierre perimetral en las instalaciones de faenas; (viii) falta de señalética para señalar las instalaciones de faenas; (ix) instalación de baños químicos en terrenos no pertenecientes a EFE y alejados de las faenas; (x) daño al entorno del monumento Víctor Jara; (xi) no haber informado el estado de ejecución del proyecto en conformidad a la Res. Ex. N° 1518/2013;

11. Que, la Denuncia 2 solicita a la SMA que inicie un procedimiento sancionatorio y adopte medidas provisionales ante la gravedad y efectos de las infracciones. Se acompañan los siguientes documentos: (i) copia del poder especial suscrito ante el Notario de Santiago doña María Zaldívar Grass, de fecha 14 de noviembre de 2013, donde se le otorga poder a María Nora González Jaraquemada para representar a doña Paola Moreno Roble, doña Sandra Sánchez Pérez, don José Antonio Ávila, don Raúl Prieto Sánchez y doña Margarita del Carmen Huenchupan Millavil; (ii) copia del poder especial suscrito ante el Notario de Santiago doña Elba Sanhueza Muñoz, de fecha 12 de diciembre de 2013, donde se le otorga poder a Valentina Durán Medina para representar a don Marcelo Antonio Gálvez Martínez y don Juan Andrés Alvarado Gómez; (iii) set de fotografías que darían cuenta de los hechos denunciados;

12. Que, con fecha 19 de mayo de 2014, la SMA recibió una denuncia (en adelante "Denuncia 3") en contra de EFE por infracción al artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, debido a que habría fraccionado, a sabiendas, el proyecto "Mejoramiento integral", con el objeto de variar el instrumento de evaluación en el SEIA. La Denuncia 3 fue presentada conjuntamente por las abogadas y profesoras del Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile: doña Valentina Alejandra Durán Medina y doña María Nora González Jaraquemada, la primera en representación de don Marcelo Antonio Gálvez Martínez y don Juan Andrés Alvarado Gómez, ambos vecinos de la comuna de Lo Espejo, y la segunda en representación de doña Paola Moreno Roble, doña Sandra Sánchez Pérez, don José Antonio Ávila, don Raúl Prieto Sánchez y doña Margarita del Carmen Huenchupan Millavil, todos vecinos de la comuna de El Bosque. Los fundamentos de la Denuncia 3 se exponen resumidamente a continuación:

12.1. El proyecto "Rancagua Express" considera un plan de mejoramiento integral de los servicios ferroviarios de pasajeros entre las ciudades de Santiago y Rancagua, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados, el que se divide en 3 subproyectos: (1) Subproyecto "Seguridad y Confinamiento", (2) Subproyecto "Mejoramiento Integral" y (3) Subproyecto "Renovación Flota". Solamente el subproyecto "Mejoramiento Integral" fue sometido al SEIA, mediante una DIA. Los tres subproyectos serían interdependientes, formarían un solo proyecto y no se podría evaluar el impacto ambiental de uno de ellos, ni sus mitigaciones, sin evaluar los otros subproyectos;

12.2. EFE "[...] decidió no aportar los antecedentes suficientes para evaluar la totalidad de los efectos negativos ocasionados por la totalidad del



proyecto". Adicionalmente, la DIA "[...] desagrega elementos del proyecto y le resta importancia al proyecto en su conjunto, sólo refiriéndose a aquellos impactos generados por uno de los subproyectos, atribuyéndole y remitiendo a los otros subproyectos, las medidas de mitigación para todas las afectaciones que se producirán por la implementación del proyecto general, dando cuenta evidente del fraccionamiento antes denunciado". Con esto, la intención de EFE habría sido "[...] reducir la magnitud de impactos y las variables ambientales a evaluar y con ello variar el instrumento de evaluación presentándose como DIA un proyecto que debe ingresar por Estudio de Impacto Ambiental";

12.3. El proyecto en su conjunto debería haber ingresado por EIA debido a que se generarían los efectos, características y circunstancias del artículo 11 letra a) y c) de la Ley N° 19.300: (i) los tres subproyectos generarían riesgos para la salud de la población debido a la "[...] cantidad de emisiones de ruido y vibraciones", debido a que se habría excluido el impacto de los trenes de carga en la evaluación y no se habrían adoptado medidas de mitigación para la etapa de operación del proyecto evaluado; (ii) se produciría una alteración significativa a los sistemas de vida y costumbres debido a que "[...] la ejecución del proyecto aprobado supondrá la modificación de la ubicación de los pasos peatonales, sean regulares o irregulares, así como del único paso vehicular habilitado en la comuna de Lo Espejo, que atraviesa la línea férrea [...] vecinos verán cómo sus trayectos cotidianos se verán modificados, sin tener certeza de la ubicación de todos estos pasos desnivelados nuevos, dado que estos trabajos se encuentran contemplados en el subproyecto de "Seguridad y Confinamiento", el cual no ingresó al SEIA". Además se afectaría "[...] una extensión considerable de la Feria Salvador Allende, lugar de reunión de habitantes en donde se desarrollan e interrelacionan distintas formas asociativas de los vecinos de Lo Espejo, lo que redundará en una alteración de sus costumbres y formas de vida";

13. Que, a partir de los hechos señalados en el considerando anterior, se solicita a la SMA que: (i) requiera a EFE, bajo apercibimiento de sanción, el correcto ingreso al SEIA del proyecto "Rancagua Express"; (ii) oficie al SEA para que remita informe; y (iii) oficie a la Dirección de Obras Municipales de las Ilustres Municipalidades de Lo Espejo y El Bosque para que se inhiban de otorgar la recepción definitiva de obras y ordenen cesar los trabajos que se estén realizando en virtud de permisos otorgados, mientras EFE no someta la totalidad del proyecto a una nueva evaluación. Se acompaña a la Denuncia 3 los siguientes documentos: (i) copia de los poderes especiales otorgados a las suscritas para representar a los denunciados; (ii) Carta D.E. N° 131922/13 de 18 de diciembre de 2013, suscrita por el Director Ejecutivo (PT) del SEA, don Ricardo Irrázaval Sánchez, que certifica que los subproyectos no han ingresado al SEIA;

14. Que, con fecha 09 de junio de 2014, la SMA recibió el Ord. N° 636 (en adelante "Ord. N° 636/2014"), de la Secretaria Regional Ministerial del Medio Ambiente de la Región Metropolitana (en adelante "Seremi de Medio Ambiente de la RM"), de 06 de junio 2014, mediante la cual remite la carta S/N de 12 de mayo de 2014 del Movimiento de Acción Ciudadana por San Bernardo (en adelante "MACSB"). En la referida carta, los representantes del MACSB solicitan a la Seremi de Medio Ambiente de la RM una reunión para manifestar sus inquietudes y las acciones del movimiento en oposición al proyecto Rancagua Express. Junto con la carta S/N de 12 de mayo de 2014 venían los siguientes documentos: (i) datos de material particulado de Estación de Monitoreo de San Bernardo; (ii) Informe del Colegio de Ingenieros Forestales de 19 de diciembre de 2013, (iii) copia de fotos en blanco y negro de árboles afectados;

15. Que, con fecha 25 de junio de 2014, las apoderadas en las Denuncia 2 y 3 presentaron escritos a la SMA solicitando que se instruya derechamente la fiscalización, se dé curso a las denuncias, y se les informe del estado del procedimiento administrativo;

16. Que, la Jefa de la División de Sanción y Cumplimiento de la SMA emitió el Ord. D.S.C. N° 833, de fecha 11 de julio de 2014, y el Ord. D.S.C.



N° 1.248, de fecha 26 de septiembre de 2014, mediante los cuales informó a las apoderadas en las Denuncia 2 y 3 que la SMA inició una investigación por los hechos denunciados. Con fecha 03 de septiembre de 2014, la Jefa de la División de Sanción y Cumplimiento emitió el Ord. D.S.C. N° 1.121, dirigido a la Seremi de Medio Ambiente de la RM señalando haber tomado conocimiento de lo informado en el Ord. N° 636/2014;

17. Que, las apoderadas en las Denuncias 2 y 3 presentaron escritos, con fechas 23 de octubre de 2014 y 27 de noviembre de 2014 respectivamente, en que solicitan a la SMA que se pronuncie respecto a los resultados de la investigación y se formule los cargos correspondientes;

18. Que, con fecha 01 de octubre de 2015, las apoderadas en las Denuncias 2 y 3 presentaron escritos solicitando que se requiera con carácter de urgente al organismo fiscalizador el informe de fiscalización y se instruya el procedimiento sancionatorio derechamente, además de solicitar que se efectúen algunas certificaciones en conformidad al artículo 24 de la Ley N° 19.880. Con fecha 08 de octubre de 2015, las apoderadas en las Denuncias 2 y 3 solicitaron que se registren los correos [REDACTED] y [REDACTED] para efectos de las notificaciones en el marco de las denuncias presentadas;

19. Que, con fecha 10 de noviembre de 2015, las apoderadas en la Denuncia 3 presentaron un escrito aportando nuevos antecedentes a la denuncia por fraccionamiento. Los nuevos antecedentes se exponen resumidamente a continuación: (i) la ejecución del proyecto no habría sido por etapas, sino que de forma simultánea, ya que "[...] junto con el mejoramiento de la vía, se han ido construyendo las pasarelas y cruces que servirán posteriormente como cruce de un lado a otro del trazado del tren"; (ii) la habilitación de las pasarelas conllevaría el cierre de los pasos informales existentes, lo que generaría dificultades de desplazamiento, especialmente a adultos mayores y personas con problemas de desplazamiento. Esta circunstancia es un impacto que no habría sido evaluado debido al fraccionamiento, por lo que no cuenta con medidas de mitigación, compensación o reparación, además de incumplir "[...] normativa asociada a la accesibilidad universal con que deben contar los espacios públicos"; (iii) la construcción del proyecto habría permitido establecer "[...] empíricamente que EFE incurre en fraccionamiento de su proyecto con el fin de eludir su ingreso completo al SEIA por la vía de estudio [...]". La presentación acompaña los siguientes documentos: (i) set de fotografías tomadas por alumnos de las apoderadas el 26 de septiembre de 2015; (ii) Informe Técnico del Servicio Nacional de Discapacidad de fecha 05 de febrero de 2015;

20. Que, con fecha 27 de noviembre de 2015, las apoderadas en la Denuncia 2 presentaron un escrito aportando nuevos antecedentes, los que se exponen resumidamente a continuación: (i) afectación a la tradicional arboleda de Av. Portales, comuna de San Bernardo, lo que constituiría efectos ambientales no previstos en la evaluación del proyecto; (ii) tala y traslado de árboles sin la participación técnica de CONAF; (iii) suspensión del funcionamiento del servicio de trenes; (iv) ausencia de las barreras modulares comprometidas en la RCA; (v) infracción al cronograma como aspecto fiscalizable de la descripción de proyecto debido al retraso de la construcción del proyecto; (vi) presencia de basura e inadecuadas condiciones de aseo a lo largo de la faja vía. Las apoderadas solicitan a la SMA que se tengan en consideración los nuevos antecedentes y reiteran las solicitudes de la Denuncia 2. Junto a la presentación se acompañaron los siguientes documentos: (i) imágenes de la afectación de la arboleda de Avenida Portales, San Bernardo; (ii) actas de asistencia a las mesas técnicas realizadas entre EFE y la Municipalidad de San Bernardo entre el 22 de octubre de 2014 y el 23 de abril de 2015; (iii) Memorandum N° 1074 y Oficio Circular N° 1195, ambos de 2015, y ambos de la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana; (iv) imágenes de la situación de las barreras modulares instaladas en la faja vía en la comuna de El Bosque, obtenidas por visita a terreno de la Clínica de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, de fecha 26 de septiembre de 2015; (v) set de

fotos de residuos ubicados en las obras de la faja vía de la comuna de Lo Espejo, tomadas por la referida Clínica, con fecha 26 de septiembre de 2015;

21. Que, con fecha 01 de abril de 2016, las apoderadas en las Denuncias 2 y 3 presentaron un escrito solicitando un pronunciamiento urgente respecto a las denuncias presentadas, con especial énfasis en la denuncia por fraccionamiento, exponiendo razones de justicia ambiental y haciendo referencia a la sentencia del Segundo Tribunal Ambiental en causa Rol N° R-35-2014;

22. Que, con fecha 23 de mayo de 2016, fue recibido en la oficina de partes de esta Superintendencia, el Ord. N° 719 de la Municipalidad de San Bernardo (en adelante "Ord. N° 719/2016"), de fecha 06 de mayo de 2016, dirigido al Ministerio de Medio Ambiente. El Ord. N° 719/2016 expresa la preocupación del Municipio debido a los impactos del proyecto Rancagua Express en la comuna de San Bernardo. Particularmente, señala que las obras de conectividad, seguridad y confinamiento han provocado impactos ambientales no declarados ni evaluados en el SEIA, que han incidido en la calidad de vida de los habitantes de la comuna. Asimismo, enumera los impactos que, a su juicio, han sido generados durante la construcción del proyecto y los que se generarían con ocasión de la operación del proyecto en diversos sectores de la comuna, incluyendo impactos de conectividad vial, peatonal y de emergencia, acceso a servicios básicos, riesgo de accidentes, aumento de asaltos e inseguridad, emisiones atmosféricas, inconsistencias con el Plan Regulador Comunal de San Bernardo, congestión vehicular, riesgo de inundaciones, riesgo de afectación al principio de "accesibilidad universidad", afectación de áreas verdes y de pavimento, entre otros;

23. Que, con fecha 28 de junio de 2016, esta Superintendencia emitió el Ord. DSC N° 1317, mediante el cual informó a la Municipalidad de San Bernardo que los hechos denunciados en el Ord. N° 719/2016 se encontraban en estudio por esta Superintendencia;

II. Fraccionamiento

24. Que, con fecha 19 de enero de 2015, la Jefa de la DSC de esta Superintendencia envió formulario de actividades de fiscalización ambiental N° 93 al Jefe de la División de Fiscalización de esta Superintendencia, solicitando que se efectúen actividades de inspección del proyecto "Mejoramiento Integral";

25. Que, con fecha 15 de abril de 2015, se llevó a cabo actividad de inspección ambiental a la que concurrió personal de la Secretaría Regional Ministerial de Salud de la Región Metropolitana (en adelante "Seremi de Salud RM"). Con fecha 30 de julio de 2015, se llevó a cabo una segunda actividad de inspección, a la cual concurrió personal de la SMA. De los resultados y conclusiones de estas inspecciones, se dejó constancia en el Informe de Fiscalización Ambiental DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA, elaborado por la División de Fiscalización. El informe fue derivado a la DSC el 05 de enero de 2016, con el número de actividad 2205. Las materias que fueron objeto de fiscalización son el manejo de emisiones acústicas, el manejo de emisiones de polvo, monitoreo de emisiones acústicas, medidas de control de emisiones de gases de combustión y sistemas de vida y costumbres de grupos humanos;

26. Que, en la inspección de 15 de abril de 2015 se constataron, entre otros, los siguientes hechos:

26.1. En el punto SN12 (Estación Nos): no se observan trabajos en la línea férrea ni alrededores; sólo se observan 2 líneas férreas instaladas. Sin embargo, se observan trabajos a unos 300 metros aprox. al norte, correspondientes a la construcción de paso bajo nivel para continuar la calle Regina Gálvez, la que cruza la calle Diego Portales y línea ferroviaria. Una de las vías férreas se encuentra discontinua por los trabajos realizados en este cruce. La Estación

de Nos presenta trabajos de finalización. Se constata la inexistencia de barrera modular en estas obras;

26.2. En la Estación SN5 (Estación Lo Espejo): no se constatan trabajos en la vía. Al costado poniente de la línea férrea se observa sitio cerrado parcialmente con enrejado metálico, y en el interior hay acopio de postes eléctricos de concreto en desuso. También se observa una pasarela no habilitada, a 100 metros aprox. hacia el sur. La línea férrea se encuentra enrejada a ambos costados, y en el lado oriente, fuera del límite enrejado de la línea férrea, se observa acopio de durmientes de concreto nuevos, dispuestos en el piso y otros en vagones;

26.3. En la Estación SNA 3 Esquina Maipú con Pasaje 12 (Comuna de Pedro Aguirre Cerda): en la línea férrea no se constatan trabajos de construcción de obras ni movimiento de vehículos pesados ni livianos. Se observan 3 líneas férreas instaladas. En la Esquina de Maipú con Pasaje 12, se observa construcción de una pasarela de peatones para cruzar la vía férrea desde el pasaje 12 hacia la calle Los Molles. Hay trabajadores realizando esta obra, un generador eléctrico, trabajos con equipos eléctricos, plataformas elevadoras, y no hay barreras acústicas. Según la persona consultada, fueron robadas;

26.4. En la Estación SNA 1: corresponde a la esquina de calle Maipú con Nueva Uno, de la comuna de Pedro Aguirre Cerda. Frente a esta esquina, en la línea férrea no se constatan trabajos de construcción de obras ni movimiento de vehículos pesados ni livianos. Se observan 3 líneas férreas instaladas a 150 metros aprox. al norte del punto SNA 1. En el cruce de las calles Maipú y Unidad Popular, se construyó una pasarela para el cruce de peatones sobre la línea férrea, que aún no está habilitada. Se observan trabajos de instalación de durmientes y rieles de la tercera vía férrea, pero al momento de la visita no hay presencia de trabajadores en la obra;

27. Que, en la inspección de 30 de julio de 2015 se realizó un recorrido con la finalidad de constatar la existencia de pasos peatonales y vehiculares actualmente en uso, así como el avance en la ejecución de los pasos que se encontrarían en construcción. El recorrido efectuado (de norte a sur) se inició en Calle Del Ferrocarril con Avenida Salvador Allende (Ex Fernández Albano), hasta la Calle Del Ferrocarril con Avenida Presidente Eduardo Frei Montalva, en la comuna de Lo Espejo. Durante la inspección fue posible constatar los siguientes hechos:

27.1. Pasarela peatonal sobre nivel ubicada en Calle del Ferrocarril con Avda. Salvador Allende, la que se encuentra cerrada con reja galvanizada y letrero señalando prohibición de ingreso a peatones;

27.2. Paso peatonal a nivel en Calle del Ferrocarril con Avda. Salvador Allende (al sur de pasarela peatonal), actualmente en uso y habilitado, transversal a la línea férrea, construido de secciones de hormigón (pastelones), y durmientes de madera sobre puestas en el terreno; la superficie de tránsito es irregular en su extensión. No se observa señalización de seguridad que permita advertir a peatones el paso del tren;

27.3. Paso vehicular a nivel, al sur de la intersección de la Calle del Ferrocarril con Avda. Salvador Allende (aproximadamente frente a Parque Violeta Parra), el que se encuentra en uso, con presencia de barreras automáticas;

27.4. Paso peatonal a nivel en la intersección de las calles Diagonal Las Torres y Calle del Ferrocarril, actualmente en uso e implementado con durmientes de madera para posibilitar el tránsito de los peatones. No se observa señalización de seguridad que permita advertir a peatones el paso del tren;



27.5. Pasarela peatonal sobre nivel, localizada al sur del paso peatonal a nivel antes descrito. Su paso se encuentra cerrado a peatones a través de malla galvanizada en sus accesos y letrero indicando prohibición de ingreso;

27.6. Paso peatonal a nivel, que une las calles Del Ferrocarril, con Clotario Blest, a la altura de calle Presidente Adolfo López Mateo, actualmente en uso e implementado con durmientes de madera para posibilitar el tránsito de los peatones. No se observa señalización de seguridad que permita advertir a peatones el paso del tren;

27.7. Paso peatonal a nivel en la intersección de las calles Del Ferrocarril y Presidente Eduardo Frei Montalva, que actualmente se encuentra en uso y en cuya superficie fue posible constatar la existencia de durmientes de madera colocados para el paso de los peatones atravesando la vía férrea. Frente al paso peatonal, al poniente de la línea férrea, se constata la existencia de instalación de faenas, la cual se encuentra rodeada por una barrera de paneles OSB, forrada en su parte interna (cara expuesta a la faena) con alguna especie de material de fibra, barrera que presenta discontinuidades en su lado oriente y poniente;

27.8. Inmediatamente al sur del paso peatonal señalado anteriormente, y al lado oriente de la línea férrea, es posible verificar la existencia de instalación de faenas de la Empresa Ferrovial, que se encuentra construyendo, de acuerdo a lo señalado en letrero de SERVIU, el "Cruce vehicular desnivelado Presidente Eduardo Frei Montalva". Se hace ingreso a la instalación de faenas, pudiendo constatar que ésta se encuentra rodeada de paneles de OSB de aproximadamente 4 metros de altura, instalados como barreras acústicas. Respecto de los paneles es posible señalar que en sus frentes norte y este, que rodean la instalación de faenas, sólo se encuentran recubiertos con alguna especie de fibra (presumiblemente de vidrio), y se pudo observar además, que no cuentan con cubrerías;

27.9. A través de todo el tramo recorrido de la línea férrea se observa que ésta se encuentra confinada con malla galvanizada, pintada de color naranja, de aproximadamente 2 metros de altura, exceptuando aquellos sectores habilitados como pasos peatonales y vehiculares en superficie;

28. Que, el DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA cita extractos de la evaluación ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral", algunos de los cuales se exponen junto con otros extractos de relevancia en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1

Instrumento	Párrafo
DIA "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria tramo: Santiago - Rancagua"	<p>Apartado 2.1 DIA</p> <p>"Fruto de todo lo anterior, el Directorio de EFE estableció como "Proyecto Emblemático" del Master Plan, mejorar sustancialmente el actual servicio de pasajeros en el corredor Santiago-Rancagua. A partir de esa definición, se precisó el alcance de esta iniciativa, tanto en sus elementos físicos como operacionales.</p> <p>El proyecto "Rancagua Express", <u>se ha dividido en tres subproyectos</u>:</p> <p>1. Subproyecto de Seguridad y Confinamiento: Contempla desnivelar la totalidad de los pasos vehiculares existentes, así como construir un conjunto de desniveles peatonales en la vía, de modo de mantener un estándar de continuidad urbana entre ambos costados de la faja.</p> <p>2. Subproyecto Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria: Considera en términos operacionales, el funcionamiento de dos servicios complementarios de pasajeros, un servicio de alta frecuencia entre Santiago y Nos y un servicio expreso entre Santiago y Rancagua. En términos físicos, este subproyecto considera la construcción y/o mejoramiento del Haz de Vías del tramo, construcción y adaptación de estaciones ferroviarias y taller de mantención, mejoramiento de sistema de energía, sistema de señalización y comunicaciones.</p>

	<p>3. Subproyecto Renovación Flota Material Rodante: Considera renovar total o parcialmente la flota de material rodante que actualmente opera el tramo Santiago-Rancagua. Hoy en día para la operación del tramo Santiago-Rancagua se dispone de automotores reacondicionados UT-440, que están cumpliendo su vida útil operacional.</p> <p>Para la materialización del Proyecto Rancagua Xpress, la Empresa de Ferrocarriles del Estado somete al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, el Subproyecto Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria, el que considera un plan de mejoramiento integral de los servicios ferroviarios de pasajeros entre Santiago y la ciudad de Rancagua, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados.</p> <p>[...]</p> <p>Cabe señalar que en forma complementaria se describen parte de las obras del “Subproyecto de Seguridad y Confinamiento”, que contempla un plan de construcción de cruces viales y peatonales desnivelados, que EFE se encuentra ejecutando en forma paralela y cuyas obras se informan en el Anexo 7 de la presente DIA. Dicho plan de obras de cruce corresponde a un plan de EFE destinado a mejorar en forma definitiva las condiciones de seguridad de la faja vía en los 17 cruces viales en la Región Metropolitana y en la VI Región. Para ello se adjuntan en el Anexo 7, antecedentes acerca de los pasos vehiculares, peatonales desnivelados y confinamiento.</p>
<p>ADENDA 1 Proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria tramo: Santiago – Rancagua”</p>	<p>Punto 1.1. ADENDA 1</p> <p>R: Se acoge. Se aclara que la DIA presentada se refiere exclusivamente al Subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”. Los antecedentes incluidos respecto al Subproyecto de “Confinamiento y Seguridad” fueron informados de manera adicional [...]. En consecuencia, los subproyectos corresponden a proyectos diferentes e independientes en el tiempo, los cuales se puedan realizar perfectamente en forma segregada o escalonada, lo que de manera alguna contraviene el art. 11 bis de la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente actualizada. En efecto, el proyecto evaluado en la DIA corresponde al mejoramiento integral del haz de vía, el cual se puede realizar separadamente de los proyectos de cruces y confinamiento, lo que se está expresamente permitido por el art.11 bis, que castiga la no evaluación ambiental por la Comisión de Evaluación Regional o por la Dirección ejecutiva según corresponda, de un proyecto que debió ingresar y no lo hizo o no ingresó mediante una declaración o un Estudio cuando correspondiere. Ello no obsta a que el proponente pueda justificar que se trata de un proyecto que se realice por etapas como ocurre en la especie [...]</p>
<p>ADENDA 2 Proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria tramo: Santiago – Rancagua”</p>	<p>Punto 1.1. ADENDA 2</p> <p>R: A modo general, cabe ratificar lo que el Titular expresó en la Adenda 1, en cuanto que no existe fraccionamiento de proyecto con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Los “subproyectos” en comento corresponden cada uno a proyectos de EFE, diferentes e independientes en el tiempo y cuya pertinencia de ingreso al SEIA es también independiente, no contraviniendo entonces el art. 11 bis de la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente (modificada por la Ley 20.417).</p> <p>De tal forma, EFE tiene la convicción que el proyecto de Mejoramiento integral de infraestructura ferroviaria se puede evaluar ambientalmente y ejecutar separadamente de los restantes subproyectos de cruces y confinamiento y como tal ha sido sometido al SEIA bajo una DIA, no eludiendo el ingreso al SEIA ni modificando el instrumento de ingreso al mismo.</p> <p>A mayor abundamiento, el proyecto sometido a evaluación puede ser ejecutado e implementado sin la necesidad de desnivelar los pasos vehiculares y peatonales, sin considerar el cambio de flota y el confinamiento de vías.</p>

Elaboración propia de la SMA. El destacado es nuestro.

29. Que, el DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA señala que se constató la construcción y existencias de obras de los proyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”. A partir de esto el Informe señala, entre otras cosas, que:

29.1. El Titular señaló durante la evaluación del proyecto “Mejoramiento Integral” que los subproyectos “Seguridad y Confinamiento” y “Renovación de Flota” son “*diferentes e independientes en el tiempo*”, para agregar a continuación,



“cuya pertinencia de ingreso al SEIA es también independiente”, y finalizar señalando que se pueden “evaluar ambientalmente y ejecutar separadamente de los restantes subproyectos de cruces y confinamiento”;

29.2. El titular no cuenta con evaluación ambiental en forma independiente para el proyecto “Seguridad y Confinamiento”, no existiendo RCA ni tampoco consulta de pertinencia de ingreso al SEIA para dicho proyecto, el que se constató que se estaba construyendo en forma paralela al proyecto “Mejoramiento Integral”;

29.3. El proyecto “Mejoramiento Integral” no se está ejecutando de forma separada e independiente del proyecto “Seguridad y Confinamiento”, sino de forma paralela físicamente y simultánea temporalmente, a la vez que éste último no contó con evaluación ambiental en forma independiente;

29.4. Esta situación era de pleno conocimiento del titular, ya que argumentó en forma expresa en la Adenda 2 de la DIA “Mejoramiento Integral”, que no existía la figura del fraccionamiento establecido en el Artículo 11 bis de la Ley 19.300 respecto a los proyectos “Seguridad y Confinamiento” y “Renovación de Flota”;

29.5. Es posible sostener que el titular efectuó un fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express”, cuyo principal efecto ha sido que se ha eludido el ingreso al SEIA, al no haberse evaluado el proyecto en su integridad (esto es, incorporando a lo menos al proyecto calificado ambientalmente favorable mediante RCA 373/2013 el proyecto “Seguridad y Confinamiento”, el cual se encuentra ejecutando en forma conjunta físicamente y paralela temporalmente al autorizado), vulnerándose el artículo 11 bis de la Ley 19.300;

29.6. Es posible concluir que el proyecto “Seguridad y Confinamiento” no se está ejecutando de forma “segregada”, “escalonada” ni “por etapas” respecto al proyecto “Mejoramiento Integral”, como lo declaró el titular en la DIA y las Adenda 1 y 2, sino de forma paralela o simultánea. Si bien, constructivamente las obras se pueden ejecutar por separado, el hecho es que la ejecución de los proyectos se ha efectuado a un mismo tiempo, lo que resulta de toda lógica, toda vez que el confinamiento de la vía debe suponer la habilitación de pasos peatonales y vehiculares que permitan la circulación entre un lado y otro de la vía férrea;

30. Que, el DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA incorpora, como anexos, los documentos de EFE N° EFE-ETP-2250-OC-001 relativo a la Licitación Pública Obras Civiles Faja Vía Especificaciones Técnicas Particulares Cierros Faja Vía y N° EFE-ETP-2270-OC-001 relativo a la Licitación Pública Obras Civiles Faja Vía Especificación Técnica Particular Muros de Contención, ambos de agosto de 2012, los que contienen la siguiente descripción de proyecto: *“El plan de mejoramiento integral considera la construcción de dos vías férreas adicionales entre Santiago y Nos, la operación de dos servicios de pasajeros (servicio de tipo interurbano entre Santiago y Rancagua y servicio de tipo urbano entre Santiago y Nos), construcción de 6 estaciones nuevas y rehabilitación de 9 estaciones existentes, construcción de talleres de mantenimiento del material rodante, renovación de la flota de material rodante y mejoramiento de los sistemas de vías y catenarias, energía, señalización y comunicaciones, y la segregación de la faja vía con la construcción de pasos vehiculares y peatonales desnivelados y el cierre de la faja vía en el tramo Santiago-Rancagua [...] El proyecto tiene como objetivo mejorar las condiciones de seguridad de la vía y aumentar tanto la frecuencia de los trenes de pasajeros como el volumen de transporte de carga.”*

31. Que, con fecha 11 de febrero de 2016, la Jefa de la Oficina de la Región Metropolitana de la División de Fiscalización envió el Memorandum N° 61/2016 a la Jefa de la División de Sanción y Cumplimiento, informando que la copia del “Informe de documentos de detalles constructivos y técnicos de pasos vehiculares y peatonales en el tramo Santiago Rancagua”, no constaba entre los documentos acompañados por EFE en formato digital, por lo tanto, no se encuentra entre los anexos al DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA;

32. Que, con fecha 18 de febrero de 2016, el Segundo Tribunal Ambiental de Santiago (en adelante "STA") dictó sentencia en la causa Rol N° R-35-2014, a la que se le acumularon las causal Rol N° R-37-2014 y N° R-60-2015. El STA resolvió, entre otras cosas: "1. Acoger la reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, por no haber sido debidamente considerada la observación ciudadana relacionada con conectividad y vinculada al subproyecto "seguridad y Confinamiento". Por lo anterior, se dejan sin efecto tanto el rechazo ficto de la reclamación PAC de los recurrentes de autos, como la Resolución Exenta N° 373 de 25 de abril de 2013, del Director Ejecutivo del SEA, que calificó favorablemente el proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua"; [...] 2. Retrotraer el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua" hasta la dictación del ICSARA N° 2, donde se encuentra contenida la observación ciudadana, debiendo la autoridad velar porque se lleven a cabo todas las acciones necesarias para asegurar su debida consideración, teniendo presente lo señalado en el artículo 30 bis de la Ley N° 19.300";

33. Que, con fecha 15 de marzo de 2016, el SEA dictó la Resolución Exenta N° 275 (en adelante "Res. Ex. N° 275/2016"), mediante la cual retrotrajo el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral" al ICSARA N° 2;

34. Que, la Sentencia N° R-35-2014 fue objeto de recursos de casación en la forma y en el fondo, y de un recurso de queja, presentados ante la Excelentísima Corte Suprema (en adelante "ECS").¹ Estos recursos fueron admitidos a tramitación por la ECS, encontrándose actualmente pendientes de resolución. Además, con fecha 28 de marzo de 2016, la ECS acogió y decretó la Orden de No Innovar (en adelante "ONI") presentada junto con el recurso de queja de EFE (ver nota 1), a fin de que se suspendan los efectos de la sentencia del STA en la causa Rol N° R-35-2014. Con fecha 15 de abril de 2016, el SEA dictó la Resolución Exenta N° 422, mediante la cual suspendió los efectos de la Resolución N° 275/2016, suspendiendo también el procedimiento de evaluación del proyecto "Mejoramiento Integral";

35. Que, la Sentencia N° R-35-2014 contiene antecedentes relevantes en su parte expositiva relativos a la vinculación entre los subproyectos "Mejoramiento Integral", "Seguridad y Confinamiento" y "Renovación de Flota":

35.1. Respecto a la vinculación entre "Mejoramiento Integral" y "Renovación Flota": (i) en el considerando septuagésimo cuarto se señala que "[...] no hay duda que el proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria se encuentra vinculado con el denominado subproyecto "Renovación Flora Material Rodante"; (ii) en el considerando nonagésimo señala que "[...] si bien en las respuestas contenidas en la RCA a las observaciones ciudadanas con el ruido y las vibraciones, la autoridad remitió reiteradamente al subproyecto "Renovación Material Rodante" [...] la información sobre el nuevo material rodante fue debidamente considerada para evaluar los impactos acústicos del proyecto";

35.2. Respecto a la vinculación entre "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento": (i) en el considerando septuagésimo noveno se señala que "[...] forzoso es concluir que la construcción y particularmente la operación del proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", supone el confinamiento de la faja vía, así como la desnivelación de los pasos vehiculares y peatonales en los tramos en que operaran los nuevos servicios de pasajeros. De lo contrario, estos servicios no podrían operar en los términos aprobados en la correspondiente RCA"; (ii) en el considerando octogésimo se señala que: "[...] el proyecto aprobado se encuentra vinculado con el denominado subproyecto "Seguridad y Confinamiento. En consecuencia, la información correspondiente al mencionado subproyecto debió ser incorporada oportunamente en la evaluación ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria"; (iii) en el considerando centésimo segundo se señala que: "[...] la información complementaria acompañada por el titular, respecto al subproyecto "Seguridad y

¹ Rol 19.302-2016 y Rol 18.325. Por otra parte, tanto la ONI como la sentencia R-035-2015 están disponibles en el sitio de internet del Poder Judicial y del STA respectivamente, por lo que no serán incorporadas en el expediente administrativo.

Confinamiento" es parcial e imprecisa"; (iv) en el considerando centésimo tercero se señala que: "[q]ue, la información considerada parcial e imprecisa, dice relación directa con el sistema de vida de la comunidad, el que, entre otras manifestaciones, incluye movilidad, conectividad, impactos visuales y eventuales impactos acústicos, siendo éstos sin duda, los temas de mayor relevancia para la comunidad en relación al desarrollo de un proyecto de servicios ferroviarios de las características del aprobado. Por tanto, en virtud que la autoridad contaba con información parcial e imprecisa, no podía descartar eventuales impactos del proyecto asociados al sistema de vida de la comunidad";

36. Que, con fecha 26 de febrero de 2016, esta Superintendencia dictó la Resolución Exenta N° 181 (en adelante "Res. Ex. N° 181/2016"), mediante la cual efectuó un requerimiento de información con carácter urgente a EFE. La Res. Ex. N° 181/2016 fue notificada personalmente a EFE el día 29 de febrero de 2016, en conformidad al inciso tercero del artículo 46 de la Ley N° 19.880, dejándose una copia íntegra de la misma en el domicilio de la empresa. Con fecha 02 de marzo de 2016, don Ricardo Silva Güiraldes, en representación de EFE, solicitó ampliación de plazo para dar respuesta al requerimiento. En la misma fecha, esta Superintendencia dictó la Resolución Exenta N° 188, mediante la cual concedió la ampliación de plazo solicitada, notificándola personalmente;

37. Que, con fecha 03 de marzo de 2016, don Ricardo Silva Güiraldes, en representación de EFE, acompañó escrito con el objeto de dar cumplimiento a lo solicitado en la Res. Ex. N° 181/2016. A continuación se presentan resumidamente algunos de los antecedentes relevantes informados por EFE en el requerimiento:

37.1. Desnivelación de cruces vehiculares en el tramo Santiago – Nos: se inició la construcción en diciembre de 2013 para los pasos superiores y en enero de 2014 para los pasos inferiores. Se incorpora una tabla con el estado de avance de 7 pasos vehiculares desnivelados al 31 de enero de 2016, con fechas aproximadas de término de obras y habilitación de pasos entre marzo y mayo de 2016;

37.2. Desnivelación de cruces vehiculares en el tramo Nos – Rancagua: se señala que se ha completado ingeniería de detalles e iniciado procesos expropiatorios de predios necesarios. Los tiempos estimados de ejecución de obras serán de 12 a 18 meses, no se proyecta el término de la construcción de obras y de habilitación de los pasos. Se listan 12 cruces vehiculares desnivelados;

37.3. Pasos peatonales en el tramo Santiago – Nos: Se listan 16 pasos peatonales. El estado de avance es alto, con 14 pasarelas terminadas. Se señala que resta el montaje de los ascensores. Se indica "[...] que el proyecto original contemplaba inicialmente 12 ascensores, sin considerarlos para las pasarelas dotadas de rampa, mientras que en la actualidad se contempla instalar en total 32 ascensores [...]". Se encuentra pendiente los procesos de licitación para instalar los ascensores adicionales por lo que no es posible estimar una fecha de habilitación de las pasarelas. Con todo, se indica que la instalación de los ascensores etapa 1 (12 ascensores originales) se producirá entre febrero y mayo de 2016. Los ascensores etapa 2 (20 ascensores adicionales) se entregarían parcialmente entre mayo y julio de 2016;

37.4. Pasos multipropósito en el tramo Santiago - Nos: Se encontrarían en construcción pasos multipropósito "Ramona Parra" y "Cinco Pinos", los que "[...] buscan mejorar la conectividad peatonal y de vehículos de tracción humana, dado que en dichos sectores se debe simplificar el paso hacia las ferias libres y mercados". Adicionalmente señalan que el subproyecto "Seguridad y Confinamiento" considera "[...] un tercer paso multipropósito de las mismas características para reforzar la conectividad en el sector de la Feria Salvador Allende de la comuna de Lo Espejo, contando con una ingeniería terminada, para iniciar proceso de licitación de obras";

37.5. Cierre de la faja vía en el tramo Santiago – Nos: se informa que este se inició en abril de 2013 y se encuentra 100% ejecutado. Respecto a la faja

vía en el tramo Nos – Rancagua, se informa que en este tramo “[...] el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” solo considera mantención mayor de los cierros existentes, actividad que forma parte de un contrato de mantenimiento de largo plazo y actualmente vigente”;

37.6. Cierre definitivo de los pasos peatonales y vehiculares a nivel existentes en el tramo Santiago – Nos: señala que “el cierre definitivo de los cruces vehiculares y peatonales existentes a nivel está programado para los meses de abril a junio de 2016, en la medida que los organismos competentes aprueben las obras y autoricen el uso de los atravesos desnivelados que contempla el proyecto”. Para el tramo Nos – Rancagua los pasos peatonales se mantienen a nivel, con mejoras;

37.7. Estaciones tramo Alameda – Nos: 6 estaciones se encuentran con obras civiles 100% terminadas o en etapa de montaje de sistemas y equipamiento operacional. La Estación Lo Valledor tiene previsto su término para fines de 2016. Las nuevas Estaciones San Bernardo y Cinco Pinos iniciaron su construcción en noviembre de 2015, y tienen un plazo de ejecución estimado de 7 meses. Cabe hacer presente que la Estación Cinco Pinos no fue mencionada durante la evaluación del proyecto “Mejoramiento Integral”;

37.8. Estaciones tramo Nos – Rancagua: Todas las obras civiles de las 8 estaciones de este tramo se encuentran ejecutadas y en etapa de montaje de sistemas. No se indican fechas de inicio y término de obras;

37.9. Estado de construcción de las dos vías férreas adicionales en tramo Santiago – Nos: (i) la construcción y el montaje de vías y catenarias tiene un avance físico general de 88% y el término de obras está programado para el mes de abril de 2016; (ii) la implementación de un nuevo sistema de señalización ferroviaria tiene un porcentaje de avance de un 60%. No se indica fecha de término; (iii) la implementación del sistema de comunicaciones y de energía presentan un alto porcentaje de avance;

37.10. Adquisición de trenes del subproyecto “Renovación de Flota”: Se adquirieron 16 trenes marca Alstom, modelo Xtrápolis entre octubre de 2012 y enero de 2014, que arribaron a Chile entre noviembre de 2013 y abril de 2015. Su puesta en servicio está prevista para junio 2016, aunque “[...] en la actualidad hay 2 unidades que se encuentran prestando servicios entre Alameda y Rancagua, atendido que hay 4 trenes UT-440 (que hoy se emplean en el servicio “Metrotrén”) que se están modificando y modernizando, para la nueva infraestructura”. Se señala que no se contempla adquisición de nuevos trenes bajo el subproyecto “Renovación de Flota”;

37.11. Respecto a si se han desarrollado labores, obras u actividades con posterioridad a la Sentencia N° R-35-2014: se indica que hay “[...] obras y actividades críticas, que su paralización indefinida implica riesgos tanto para la seguridad e integridad de la comunidad, como para la seguridad ferroviaria [...]” asociadas al subproyecto “Mejoramiento Integral”. Asimismo, se indican actividades críticas para el subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, sin perjuicio de lo cual se hace presente que EFE “[...] ha revisado los contratos suscritos con los contratistas para efectos de revisar las posibilidades de suspensión de las obras, los perjuicios que ella acarrea a la empresa y la forma de implementar dicha suspensión, la cual quedará supeditada a la decisión que tomen los Tribunales de Justicia respecto de dicha situación”;

38. Que, con fecha 11 de mayo de 2016, don Ricardo Silva Güiraldes, en representación de EFE, presentó un escrito informando de la tramitación de los recursos de casación en la forma y fondo en contra de la sentencia rol N° R-35-2014, a fin de que está Superintendencia estuviera al tanto de su tramitación, y señalando que se acompañaba copia de los recursos de casación en la forma y fondo, y de queja presentados por EFE, junto con copia de la resolución que decretó la ONI referida en el considerando 34 de la presente resolución. Cabe hacer presente que estos documentos no fueron incluidos junto al escrito referido;



39. Que, los antecedentes expuestos en la presente formulación de cargos permiten afirmar que EFE es titular del proyecto "Rancagua Express", el que fue subdividido por la empresa en los subproyectos "Mejoramiento Integral", "Seguridad y Confinamiento" y "Renovación de Flota", sometiendo el primero de estos al SEIA. Durante la evaluación ambiental EFE señaló que los subproyectos no sometidos a evaluación eran diferentes e independientes en el tiempo, argumentó que el proyecto era de aquellos que se ejecutaban por etapas y llegó a afirmar que "[...] el proyecto sometido a evaluación puede ser ejecutado e implementado sin la necesidad de desnivelar los pasos vehiculares y peatonales, sin considerar el cambio de flota y el confinamiento de vías". Sin embargo, esta Superintendencia constató que al menos los subproyectos "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" se han ido construyendo de forma paralela o simultánea. A mayor abundamiento, las fechas de inicio de construcción de varias de las obras para estos subproyectos son similares así como también lo son las fechas proyectadas de término de construcción, al menos en el tramo Santiago – Nos, donde se proyecta un aumento considerable de la frecuencia de trenes y donde los impactos del subproyecto "Seguridad y Confinamiento" no fueron evaluados. En consecuencia, es posible afirmar que EFE ha incurrido en fraccionamiento de proyectos del artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, al subdividir el proyecto "Rancagua Express", lo que tuvo como consecuencia que al menos el subproyecto "Seguridad y Confinamiento" eludió el SEIA. En efecto, la información disponible permite concluir que el subproyecto "Mejoramiento Integral" no podría iniciar su fase de operación en el tramo Santiago – Nos sin el cierre de los pasos peatonales y vehiculares a nivel y la habilitación de los pasos a desnivel construidos en el marco del subproyecto "Seguridad y Confinamiento" para dicho tramo;

III. Afectación a los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos

40. Que, el día 30 de julio de 2015 se realizaron actividades de recolección de información primaria de carácter cualitativo, a través de la aplicación de entrevistas semiestructuradas a 6 dirigentes de tres organizaciones del territorio comunal. Las entrevistas fueron analizadas a partir de los discursos de los participantes de la actividad por el área temática "Medio Humano" de la Sección Técnica de la División de Fiscalización, de la SMA. La metodología utilizada y los resultados de dicho análisis fueron plasmados en el documento "Reporte Sistematización y Resultados de Actividad de Recolección de Información Primaria. Sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos: Proyecto Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua", adjunto como anexo al DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA. El análisis de las entrevistas concluye, entre otras cosas, que:

40.1. Con respecto a la ejecución de obras asociadas al subproyecto "Seguridad y Confinamiento", tendientes a asegurar la conectividad entre uno y otro lado de la vía férrea en la comuna de Los Espejo, obras que no fueron incluidas durante el proceso de evaluación ambiental del proyecto "Mejoramiento integral", los/as entrevistados, desde sus distintos roles sociales, concuerdan en que la implementación de pasarelas peatonales dificultarían la conectividad entre ambos lados de la vía férrea, haciendo hincapié en que actualmente se utilizan los pasos informales habilitados en superficie y que atraviesan la vía. Los efectos atribuidos por los entrevistados al desplazamiento a través de pasarelas peatonales, estarían asociados a sus características estructurales: diseño poco amigable, rampas muy altas y empinadas; y la ausencia de descansos, lo que dificultará el desplazamiento de personas minusválidas, personas de tercera edad y personas que utilizan bicicleta o que se desplazan en carros de tracción humana;

40.2. Una vez que los pasos informales sean cerrados y las pasarelas se encuentren operativas, los entrevistados manifiestan que se generarán impactos fundamentalmente en términos de: (i) dificultad en el acceso hacia la Feria Libre José María Caro, por parte de clientes y feriantes que se desplazan desde el sector ubicado al poniente de la vía, sobre todo considerando que por un lado los clientes luego de efectuar compras en la feria se



desplazan con bolsas y carritos y que por otro lado muchos comerciantes se desplazan con carreta o carros, transportando sus mercaderías y deberán subir a través de pasarelas peatonales. Todo esto a la larga podría incidir en la disminución de afluencia a dicha feria libre, que corresponde a una de las más grandes de Sudamérica; (ii) profundización de la fragmentación territorial de la comuna, la que ya se encuentra atravesada por distintos ejes viales, a lo que se le sumará la vía férrea, la cual estará confinada para evitar accidentes y obligará a los vecinos a desplazarse a través de las pasarelas peatonales; (iii) la percepción de la vía férrea como un obstáculo para la conectividad entre distintos barrios y poblaciones de la comuna, lo que de acuerdo a las opiniones de los/as entrevistados, repercutiría en el debilitamiento del tejido social del territorio comunal, por cuanto se aumentarán los tiempos de desplazamiento entre distintos sectores de la comuna para reunirse con vecinos, dirigentes sociales y familiares; (iv) dificultades para el acceso a servicios e infraestructura básica (oficinas como registro civil o ciertos departamentos municipales, así como a los paraderos de locomoción colectiva) entre ambos lados de la vía férrea y el aumento en los costos de transporte particular y escolar; (v) un eventual aumento en los tiempos de desplazamiento entre uno y otro sector de la comuna, debido a que en comparación a los pasos informales tradicionalmente utilizados por los vecinos, las pasarelas representan un considerable aumento en el tiempo invertido en atravesar la línea férrea, ello sobre todo al tomar en consideración que muchas de las personas que se mueven entre uno y otro lado de la vía férrea son de la tercera edad, quienes asumen roles dentro de sus familias asociados a la compra de mercaderías o al cuidado de niños; (vi) un aumento en la percepción de inseguridad asociada a la existencia de pasarelas, al tener en consideración que éstas, por una parte aumentan los tiempos de desplazamiento de un sector a otro y por otra, su estructura impide huir en caso de asaltos; dicha sensación de inseguridad se acrecienta al considerar que muchos paraderos de locomoción colectiva dejan a los vecinos a uno y otro lado de la vía férrea, obligándolos a utilizar las pasarelas para acceder a sus hogares;

40.3. Las obras complementarias al proyecto “Mejoramiento integral”, específicamente las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” de EFE, generarían intervenciones permanentes en el territorio de la comuna de Lo Espejo, que modificarían algunas de las características constitutivas de los grupos humanos de dicha comuna;

41. Que, el DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA incorpora, como anexo, el documento “Acta de Acuerdo de Mejoras y Mitigaciones por el Proyecto Rancagua Express”, de fecha 13 de enero de 2015, cuyo preámbulo señala “[...]. *Los Alcaldes/a de las comunas de El Bosque, Lo Espejo y Pedro Aguirre Cerda, reconocen el beneficio que el proyecto tiene para las personas que requieren el traslado pero se oponen a proyectos con miradas parciales como éste ya que estiman que la segregación socio- espacial, divide definitiva y drásticamente las comunas de Lo Espejo y Pedro Aguirre Cerda, aumenta la inseguridad ciudadana y el riesgo a accidentes, deteriora gravemente la calidad de vida de los vecinos, por la generación de ruidos y vibraciones, desvaloriza las propiedades y desmejora el entorno. En definitiva, el proyecto es símbolo de la INEQUIDAD respecto de los estándares de calidad con que se ejecutan las grandes obras dependiendo del nivel socio económico de las comunas donde se ejecutan*”. El documento incorpora una serie de medidas de mitigación que EFE se compromete a ejecutar en respuesta a las inquietudes planteadas por las Municipalidades que suscriben el acuerdo;

42. Que, de acuerdo a lo señalado en los considerandos 37.3 y 37.4 de esta resolución, EFE ha incorporado 20 ascensores adicionales y se encuentra construyendo tres pasos multipropósito para el tránsito peatonal y de vehículos de tracción humana. Estas acciones no habrían estado contempladas originalmente y su carácter mitigatorio en relación a impactos de conectividad resulta evidente;

43. Que, de los antecedentes expuestos en la presente formulación de cargos, es posible afirmar que el fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express” ha impedido evaluar el real impacto del proyecto en los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos;



IV. Superaciones a la normativa de ruido

44. Que, el DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA incorpora el análisis de información de los monitoreos de ruido enviados por EFE, para los meses de octubre de 2013 a junio de 2015. La actividad fue desarrollada por el área temática "Componente Atmosférico" de la Sección Técnica de la División de Fiscalización, de la SMA. Los resultados de dicho análisis fueron plasmados en el documento "Reporte Técnico Fiscalización del Componente Ambiental Atmosférico: Ruido y Vibraciones. Proyecto Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua", el cual señala, entre otras cosas:

44.1. Dado que las faenas de construcción son móviles y pueden abarcar una superficie de desplazamiento mayor de la proyectada, es que la ubicación de los puntos de medición definidos en el Programa de Monitoreo presentado por el titular ha sufrido algunas modificaciones, las cuales han sido menores y con el objetivo de evaluar una condición de mayor exposición al ruido por parte de receptores que se encuentren frente a un sector en el que se desarrolla algún tipo de faena al momento de la medición de ruido;

44.2. Se realiza la homologación de zona de acuerdo con el D.S. N° 38/11 MMA, de las zonas donde se ubican los receptores donde se efectúan las mediciones de ruido;

44.3. Se han invalidado dos informes de ruido, específicamente los que corresponden a los meses de agosto y septiembre de 2014, dado que no existe la claridad respecto de los equipos que se han utilizado para las mediciones;

44.4. Metodología: Respecto de todos los datos obtenidos mediante el método del estándar internacional ISO 9613-2:1996 (126 de las 364 oportunidades en las que se realizó algún tipo de medición), para el cálculo de los niveles que puedan ser anulados por efecto del ruido de fondo, según las condiciones señaladas en la letra g) del artículo 19° del D.S. N° 38/2011, se ha determinado que no son válidos. Lo anterior se basa en la aplicación incorrecta del método especificado, dado que se ha utilizado Niveles de Presión Sonora (NPS o Lp), en lugar de Nivel de Potencia Sonora (NWS o Lw) para el cálculo de los niveles recibidos en el punto de interés, tal como se señala en el método;

44.5. Superaciones a la Norma: de las mediciones efectivamente realizadas y que corresponden a 238 de las 364 oportunidades anteriormente mencionadas (descartando las 126 inválidas), se señala que existe cumplimiento de los límites en 169 mediciones realizadas, mientras que se supera el límite establecido en la norma de emisión de ruidos molestos, en 69 mediciones, lo que corresponde a un 29% de los datos medidos. Se señala que la mayor cantidad de superaciones se dan en el punto SN4, en el cual se presentan superaciones en 10 de las 20 mediciones realizadas, las que varían entre 1 y 10 dBA respecto del límite. Le sigue el punto SN3, en el cual se presentan superaciones en 7 de las 22 ocasiones en que se pudieron realizar mediciones, no obstante las superaciones identificadas varían entre 3 dBA y 26 dBA;

44.6. Los informes de seguimiento ambiental, específicamente en la sección 8, sobre medidas de mitigación adoptadas, indican que los incumplimientos detectados se deben usualmente a las siguientes causas: (i) implementación gradual de barreras, no pudiéndose cumplir completamente en todos los puntos (primeros meses); (ii) reposición de barreras que han sido objeto de "actos vandálicos" y "robos de las mismas", según se señala en los informes de seguimiento; (iii) se reconocen faenas puntuales, para las cuales no fueron consideradas barreras, como lo son la descarga de materiales o la demolición de una pasarela peatonal en el mes de enero de 2014; (iv) medidas de control de ruido proyectadas son insuficientes en la práctica; (v) deficiencias en la coordinación de implementación de barreras que acompañen frentes de trabajo específicos;

45. Que, se revisó el Sistema de Seguimiento de la SMA, donde consta que la empresa cargó los monitoreos de ruido enviados por EFE, para los meses de julio 2015 a mayo de 2016. De la revisión de los valores reportados por EFE para el período señalado, se constata que en 68 mediciones se supera el límite definido en el D.S. N° 38/2011;

46. Que, los valores NPC del D.S. N° 38/2011 para las mediciones realizadas en el marco del programa de monitoreo de EFE entre octubre de 2013 y mayo 2016 presenta los siguientes valores por encima de la norma:

Tabla N° 1

Punto	Fecha	Resultado medición NPC (dBA)	Zona	Periodo	Límite (dBA)	Excedencia (dBA)	Estado
SNA-1	08-05-14	67	III	Diurno	65	2	No conforme
	17-02-16	68	III	Diurno	65	3	No conforme
	26-02-16	66	III	Diurno	65	1	No conforme
	03-03-16	69	III	Diurno	65	4	No conforme
	31-03-16	67	III	Diurno	65	2	No conforme
	13-04-16	77	III	Diurno	65	12	No conforme
	27-04-16	67	III	Diurno	65	2	No conforme
	25-05-16	69	III	Diurno	65	4	No conforme
SN2	13-01-16	70	II	Diurno	60	10	No conforme
	17-02-16	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	03-03-16	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	31-03-16	65	II	Diurno	60	5	No conforme
SNA-2	21-01-14	71	II	Diurno	60	11	No conforme
	27-05-14	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	22-12-14	67	II	Diurno	60	7	No conforme
	03-03-16	69	III	Diurno	60	9	No conforme
	27-04-16	62	II	Diurno	60	2	No conforme
	25-05-16	63	II	Diurno	60	3	No conforme
SN3	06-02-14	86	II	Diurno	60	26	No conforme
	08-05-14	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	28-05-14	63	II	Diurno	60	3	No conforme
	07-10-14	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	19-11-14	70	II	Diurno	60	10	No conforme
	22-12-14	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	08-05-15	72	II	Diurno	60	12	No conforme
	26-05-15	68	II	Diurno	60	8	No conforme
SNA-3	22-12-14	62	II	Diurno	60	2	No conforme
	08-05-14	69	II	Diurno	60	9	No conforme
	05-06-15	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	21-10-15	69	II	Diurno	60	9	No conforme
	27-10-15	69	II	Diurno	60	9	No conforme
	13-01-16	63	II	Diurno	60	3	No conforme
	13-05-16	63	II	Diurno	60	3	No conforme
SN4	03-10-13	62	II	Diurno	60	2	No conforme
	21-01-14	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	04-07-14	61	II	Diurno	60	1	No conforme
	23-07-14	65	II	Diurno	60	5	No conforme





	13-10-14	62	II	Diurno	60	2	No conforme
	14-01-15	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	05-03-15	62	II	Diurno	60	2	No conforme
	18-03-15	68	II	Diurno	60	8	No conforme
	14-04-15	62	II	Diurno	60	2	No conforme
	08-05-15	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	25-08-15	64	II	Diurno	60	4	No conforme
	04-09-15	75	II	Diurno	60	15	No conforme
	21-10-15	73	II	Diurno	60	13	No conforme
	17-12-15	71	II	Diurno	60	11	No conforme
	13-01-16	65	II	Diurno	60	5	No conforme
SNA-4	05-03-15	70	III	Diurno	65	5	No conforme
	30-04-15	73	III	Diurno	65	8	No conforme
	07-08-15	76	III	Diurno	65	11	No conforme
	04-09-15	73	III	Diurno	65	8	No conforme
	13-05-16	67	III	Diurno	65	2	No conforme
SN6	19-06-15	66	III	Diurno	65	1	No conforme
SNA-6	19-12-14	74	III	Diurno	65	9	No conforme
	06-03-15	78	III	Diurno	65	13	No conforme
SN7	17-10-13	68	III	Diurno	65	3	No conforme
	08-01-14	72	III	Diurno	65	7	No conforme
	14-05-15	71	III	Diurno	65	6	No conforme
SNA-7	22-05-14	80	III	Diurno	65	15	No conforme
	11-02-15	68	III	Diurno	65	3	No conforme
	22-04-15	67	III	Diurno	65	2	No conforme
	14-05-15	79	III	Diurno	65	14	No conforme
SN8	05-12-14	68	III	Diurno	65	3	No conforme
	08-07-15	66	III	Diurno	65	1	No conforme
	25-09-15	68	III	Diurno	65	3	No conforme
SN9	20-06-14	68	III	Diurno	65	3	No conforme
	08-01-15	70	III	Diurno	65	5	No conforme
	09-12-15	79	III	Diurno	65	14	No conforme
SNA-9	09-12-15	72	III	Diurno	65	7	No conforme
SN10	20-06-14	67	III	Diurno	65	2	No conforme
	20-10-14	73	III	Diurno	65	8	No conforme
	08-01-15	74	III	Diurno	65	9	No conforme
	13-01-15	73	III	Diurno	65	8	No conforme
	08-10-15	70	III	Diurno	65	5	No conforme
SN11	20-10-14	68	II	Diurno	60	8	No conforme
	11-12-14	62	II	Diurno	60	2	No conforme
	25-03-15	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	22-04-15	74	II	Diurno	60	14	No conforme
	05-05-15	70	II	Diurno	60	10	No conforme
	17-11-15	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	17-11-15	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	19-01-16	62	II	Diurno	60	2	No conforme
	19-02-16	72	II	Diurno	60	12	No conforme
	19-02-16	64	II	Diurno	60	4	No conforme
	09-03-16	62	II	Diurno	60	2	No conforme
	30-03-16	63	II	Diurno	60	3	No conforme
	30-03-16	69	II	Diurno	60	9	No conforme
	19-04-16	62	II	Diurno	60	2	No conforme

	19-04-16	64	II	Diurno	60	4	No conforme
	19-04-16	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	29-24-16	69	II	Diurno	60	9	No conforme
	05-05-16	71	II	Diurno	60	11	No conforme
	05-05-16	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	18-05-16	71	II	Diurno	60	11	No conforme
	18-05-16	71	II	Diurno	60	11	No conforme
ET-2	10-03-15	69	III	Diurno	65	4	No conforme
	05-05-16	68	III	Diurno	65	3	No conforme
	18-05-16	74	III	Diurno	65	9	No conforme
ET-3	10-07-14	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	26-02-15	70	II	Diurno	60	10	No conforme
	21-10-15	67	II	Diurno	60	7	No conforme
ET-4	28-10-14	62	II	Diurno	60	2	No conforme
	27-10-15	61	II	Diurno	60	1	No conforme
	04-11-15	82	II	Diurno	60	22	No conforme
	17-11-15	63	II	Diurno	60	3	No conforme
	20-11-15	61	II	Diurno	60	1	No conforme
	06-01-16	67	II	Diurno	60	7	No conforme
	19-01-16	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	23-02-16	69	II	Diurno	60	9	No conforme
	23-02-16	65	II	Diurno	60	5	No conforme
	29-04-16	62	II	Diurno	60	2	No conforme
	18-05-16	64	II	Diurno	60	4	No conforme
	18-05-16	64	II	Diurno	60	4	No conforme
ET-5	15-10-13	69	III	Diurno	65	4	No conforme
	22-01-14	79	III	Diurno	65	14	No conforme
	06-02-14	66	III	Diurno	65	1	No conforme
	19-02-14	69	III	Diurno	65	4	No conforme
	25-02-14	68	III	Diurno	65	3	No conforme
	08-07-15	69	III	Diurno	65	4	No conforme
	31-08-15	70	III	Diurno	65	5	No conforme
	27-10-15	73	III	Diurno	65	8	No conforme
	27-10-15	72	III	Diurno	65	7	No conforme
	20-11-15	69	III	Diurno	65	4	No conforme
	09-12-15	72	III	Diurno	65	7	No conforme
	06-01-16	66	III	Diurno	65	1	No conforme
ET-7	23-05-14	67	III	Diurno	65	2	No conforme
	15-07-14	75	III	Diurno	65	10	No conforme
ET-8	11-12-14	75	III	Diurno	65	10	No conforme
	25-03-15	79	III	Diurno	65	14	No conforme
ET-9	17-01-14	68	III	Diurno	65	3	No conforme
	22-01-14	77	III	Diurno	65	12	No conforme
	28-11-14	73	III	Diurno	65	8	No conforme
	20-01-15	70	III	Diurno	65	5	No conforme
ET-10	21-11-14	65	II	Diurno	60	5	No conforme
ET-11	21-11-14	69	III	Diurno	65	4	No conforme
	30-04-15	78	III	Diurno	65	13	No conforme

Elaboración propia de la SMA.

47. Que, mediante Memorandum N° 373, de 11 de julio de 2016, de la División de Sanción y Cumplimiento, se procedió a designar a don Bastián Pastén

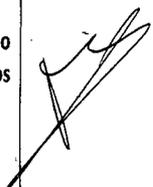
Delich como Fiscal Instructor Titular del presente procedimiento administrativo sancionatorio y a don Benjamín Muhr Altamirano como Fiscal Instructor Suplente.

RESUELVO:

I. FORMULAR CARGOS en contra de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, Rol Único Tributario N° 61.216.000-7, por las siguientes infracciones:

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

N°	Hecho que se estima constitutivo de infracción	Condiciones, normas y medidas eventualmente infringidas
1	<p>Superación del nivel de presión sonora fijado para las Zonas II y III en los puntos, fechas y horario señalados en la Tabla N° 1 de la presente formulación de cargos, advirtiéndose que de la fuente emisora de ruido se ha obtenido un nivel de presión sonora corregido con superaciones que fluctúan entre los 61 dBA hasta los 86 dBA, calculado de acuerdo a lo establecido en el D.S. N° 38/2011, generándose excedencias que van desde 1 dBA hasta los 26 dBA por sobre el máximo establecido en el D.S. N° 38/2011.</p>	<p><u>RCA N° 373/2013</u></p> <p>Considerando 3.14.3.4.</p> <p><i>En respuesta 1.23. de la Adenda N° 2, se señala que se incluirá un "Plan de Monitoreo de ruido en la etapa de construcción" para aquellos puntos que se encuentren a menos de 3 dBA del límite normativo y donde la pérdida por inserción de la barrera acústica sea superior o igual a 8 dBA.</i></p> <p><i>Con el objeto de asegurar cumplimiento normativo, las mediciones se extenderán a todos los puntos de evaluación en base al programa de construcción del Proyecto. La metodología y procedimiento de medición corresponderá al establecido en el D.S. N° 38/2011, del Ministerio del Medio Ambiente y su manual de aplicación cuando éste se encuentre disponible. La frecuencia de medición será al menos mensual, asegurando como mínimo una medición en cada punto.</i></p> <p>[...]</p> <p>Considerando 7</p> <p><i>7. Que, en relación con el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable al Proyecto y sobre la base de los antecedentes que constan en el expediente de evaluación, es posible concluir que el proyecto "MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA TRAMO: SANTIAGO – RANCAGUA" cumple con la normativa ambiental aplicable. El detalle del cumplimiento de dicha normativa se presenta en el numeral 3.1 del ICE.</i></p> <p><u>Informe Consolidado de Evaluación</u></p> <p>Considerando 3.1.</p> <p><i>La normativa ambiental aplicable al Proyecto se presenta en el numeral 4.2. de la DIA, y posteriormente complementada en el numeral II de la Adenda N° 1 y de la Adenda N° 2. A continuación, se identifica la normativa y la forma de cumplimiento aplicables al Proyecto:</i></p> <p>[...]</p> <p>3.1.8. Decreto Supremo N° 38 de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente, que Establece Norma de Emisión de Ruidos Generados por Fuentes que Indica.</p> <p>Forma de cumplimiento:</p> <p>[...]</p>



	<p>Dado que los límites en los niveles de ruido del D.S. N° 38/2011 serán superados durante la etapa de construcción de vías y estaciones, el Titular implementará como medida de control, una barrera modular (ver numeral 1.9.10.3.3. del presente documento).</p> <p>Posteriormente, se establecieron los niveles de ruidos estimados en la etapa de construcción de la vía férrea y estaciones con la implementación de la barrera modular con altura de 3 m (ver Tablas N° 19 y N° 20 del presente documento), en donde se observa que los puntos receptores cumplen el D.S. N° 38/2011, a excepción de puntos particulares, específicamente en los receptores SN2, SNA-1 y SNA-3 que supera en hasta 7 dBA. Además, los puntos SN5, SN12, NR2, NR6, NR7, NR8 y NR10 lo supera levemente entre 1 y 2 dBA.</p> <p>Dado lo anterior, para estos 10 receptores se considerarán medidas de control de ruido complementarias, tales como: limitar el uso simultáneo de equipos a no más de uno y el reemplazo del empleo de demolidor en excavadora, motoniveladora y retroexcavadora por un minicargador, entre otras (ver numeral 1.9.10.3.3. del presente documento).</p> <p>En relación a la construcción de Taller Maestranza San Eugenio y Cocheras Nos, el Titular señala que los niveles de ruido estimados en los puntos cumplen con el límite del D.S. N° 38/2011, a excepción de uno de receptores cercanos a la construcción de las Cocheras Nos, que lo superan en 2 dBA (ver Tabla N° 18 del presente documento). Dado lo anterior, el Titular implementará una barrera modular, que con una correcta implementación, esto es, cubriendo todos los frentes de trabajo, la reducción del nivel de ruido en receptores será considerable, alcanzando, como máximo los 54 dBA, y por lo tanto, cumplirá con el D.S. N° 38/2011 (ver numeral 1.9.10.3.3. del presente documento).</p> <p>[...]</p> <p>El Titular considerará un "Plan de monitoreo de ruido en etapa de construcción" (mayores detalles en el numeral 1.9.10.3.4. del presente documento) [...]</p> <p>Por último, en la respuesta 2.2. de la Adenda N°2, el Titular señaló que durante el programa de monitoreo de ruido en etapa de construcción, solicitará a las respectivas Municipalidades, los certificados de informaciones previas con la finalidad de actualizar la homologación de zonas, en caso de ser necesario.</p> <p><u>D.S. N° 38, de 11 de noviembre de 2011, del Ministerio de Medio Ambiente, que Establece Norma de Ruido por Fuentes que Indica</u></p> <p>Artículo 7º.- Los niveles de presión sonora corregidos que se obtengan de la emisión de una fuente emisora de ruido, medidos en el lugar donde se encuentre el receptor, no podrán exceder los valores de la Tabla N° 1:</p> <table border="1" data-bbox="456 1796 997 1961"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tabla N° 1 Niveles Máximos Permisibles de Presión Sonora Corregidos (NPC) en dB (A)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>De 7 a 21 horas</th> <th>De 21 a 7 horas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zona II</td> <td>60</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>Zona III</td> <td>65</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table>	Tabla N° 1 Niveles Máximos Permisibles de Presión Sonora Corregidos (NPC) en dB (A)				De 7 a 21 horas	De 21 a 7 horas	Zona II	60	45	Zona III	65	50
Tabla N° 1 Niveles Máximos Permisibles de Presión Sonora Corregidos (NPC) en dB (A)													
	De 7 a 21 horas	De 21 a 7 horas											
Zona II	60	45											
Zona III	65	50											

2. El siguiente hecho, acto u omisión que constituye infracción conforme al artículo 35 letra n) de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, en relación con el artículo 11 bis de la Ley N° 19.300, en cuanto señala, en relación a la prohibición contenida en la primera parte del inciso primero del mismo artículo, que "[s]erá competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al sistema":



N°	Hecho que se estima constitutivo de infracción	Norma incumplida
2	Fraccionar el proyecto "Rancagua Express" al someter a evaluación ambiental solamente el subproyecto "Mejoramiento Integral", sin haber sometido a evaluación ambiental el subproyecto "Seguridad y Confinamiento", eludiendo así el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.	<p>Lev N° 19.300</p> <p><i>Artículo 11 bis.- Los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto de variar el instrumento de evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al sistema.</i></p> <p><i>No se aplicará lo señalado en el inciso anterior cuando el proponente acredite que el proyecto o actividad corresponde a uno cuya ejecución se realizará por etapas.</i></p>

II. CLASIFICAR, sobre la base de los antecedentes que constan al momento de la emisión del presente acto: (i) la infracción 2 como gravísima, en virtud de la letra f) del numeral 1 del artículo 36 de la LO-SMA, según la cual son infracciones gravísimas los hechos, actos u omisiones que involucren la ejecución de proyectos o actividades del artículo 10 de la ley N° 19.300 al margen del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, y se constate en ellos alguno de los efectos, características o circunstancias prevista en el artículo 11 de dicha ley; (ii) la infracción 1 como grave, en virtud de la letra e) del numeral 2 del artículo 36 de la LO-SMA, según la cual son infracciones graves los hechos, actos u omisiones que incumplan gravemente las medidas para eliminar o minimizar los efectos adversos de un proyecto o actividad, de acuerdo a lo previsto en la respectiva Resolución de Calificación Ambiental;

Cabe señalar que la letra a) del artículo 39 de la LO-SMA dispone que las infracciones gravísimas podrán ser objeto de revocación de la resolución de calificación ambiental, clausura, o multa de hasta diez mil unidades tributarias anuales, mientras que la letra b) del mismo artículo dispone que las infracciones graves podrán ser objeto de revocación de la resolución de calificación ambiental, clausura, o multa de hasta cinco mil unidades tributarias anuales.

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

III. OTORGAR EL CARÁCTER DE INTERESADO en el presente procedimiento, de acuerdo al artículo 21 de la Ley N° 19.880 a (i) las Ilustres Municipalidades de El Bosque, Pedro Aguirre Cerda y de Lo Espejo, representadas por don Marcelo Castillo Sánchez; (ii) don Marcelo Antonio Gálvez Martínez y don Juan Andrés Alvarado Gómez, ambos vecinos de la comuna de Lo Espejo, ambos representados por doña Valentina Durán Medina; (iii) doña Paola Moreno Roble, doña Sandra Sánchez Pérez, don José Antonio Ávila, don Raúl Prieto Sánchez y doña Margarita del Carmen Huenchupan Millavil, todos vecinos de la comuna de El Bosque, representados por doña María Nora González Jaraquemada.



De conformidad a lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley N° 19.880, se acumularán al presente expediente los antecedentes de los expedientes

administrativos que contienen las denuncias señaladas en la parte expositiva de esta formulación de cargos.

IV. TÉNGASE PRESENTE los siguientes plazos y reglas respecto de las notificaciones. De conformidad con lo dispuesto en el inciso primero de los artículos 42 y 49 de la LO-SMA, el infractor tendrá un plazo de 10 días hábiles para presentar un programa de cumplimiento y de 15 días hábiles para formular sus descargos respectivamente, ambos plazos contados desde la notificación del presente acto administrativo.

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

V. TÉNGASE PRESENTE el deber de asistencia al cumplimiento. De conformidad a lo dispuesto a la letra u) del artículo 3° de la LO-SMA y en el artículo 3° del Decreto Supremo N° 30, de 20 de agosto de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que Aprueba Reglamento sobre Programa de Cumplimiento, Autodenuncia y Planes de Reparación, hacemos presente al titular que esta Superintendencia puede proporcionar asistencia a los sujetos regulados sobre los requisitos y criterios para la presentación de un programa de cumplimiento. Para lo anterior, deberá enviar un correo electrónico a: [REDACTED] y [REDACTED]

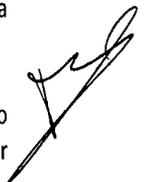
Asimismo, como una manera de asistir al regulado, la División de Sanción y Cumplimiento definió la estructura metodológica que debiera contener un programa de cumplimiento, especialmente, con relación al plan de acciones y metas y su respectivo plan de seguimiento, para lo cual se desarrolló una guía metodológica que se encuentra disponible en el siguiente sitio web: <http://www.sma.gob.cl/index.php/documentos/documentos-de-interes/documentos/guias-sma>.

VI. TENER POR INCORPORADOS AL EXPEDIENTE SANCIONATORIO el Informe de Fiscalización y los demás antecedentes a los que se hace alusión en la presente formulación de cargos. Se hace presente que el acceso por parte de los interesados al expediente físico se realiza por medio de su consulta en las oficinas de esta Superintendencia en el horario de atención de público, y que adicionalmente, éstos se encuentran disponibles, solo para efectos de transparencia activa, en el siguiente sitio web <http://snifa.sma.gob.cl/RegistroPublico/ProcesoSancion> o en el vínculo SNIFA de la página web <http://www.sma.gob.cl/>, con excepción de aquellos que por su tamaño o características no puedan ser incorporados al sistema digital, los que estarán disponibles en el expediente físico.

VII. SOLICITAR, que las presentaciones y los antecedentes adjuntos que sean remitidos a esta Superintendencia en el contexto del presente procedimiento sancionatorio, cuenten con un respaldo digital en cd.

VIII. ENTÍENDASE SUSPENDIDO el plazo para presentar descargos, desde la presentación de un Programa de Cumplimiento, en el caso que así fuese, hasta que se resuelva la aprobación o rechazo del mismo.

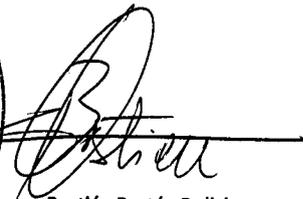
IX. TÉNGASE PRESENTE lo informado por don Ricardo Silva Güiraldes en representación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, para efectos de dar cumplimiento a lo ordenado por la Resolución N° 181/2016 de esta Superintendencia.



X. **NO HA LUGAR** a lo solicitado en el escrito individualizado en el considerando 38 de la presente resolución, pues los documentos que se pretendían acompañar en dicho escrito no fueron incluidos en la presentación.

XI. **SEÑALAR** que en el sitio de internet del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental consta que la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, mediante Resolución Exenta N° 0172, de fecha 12 de febrero de 2016, tuvo presente el cambio de representante legal del proyecto "Mejoramiento Integral", señalando que son representantes legales de EFE don Ricardo Silva Güiraldes y doña Cecilia Araya Catalán, quienes deben actuar de forma conjunta de acuerdo a dicha resolución. En consecuencia, para presentaciones futuras, don Ricardo Silva Güiraldes deberá acreditar que tiene facultades para representar individualmente a EFE, en conformidad al artículo 22 de la Ley N° 19.880.

XII. **NOTIFÍQUESE POR CARTA CERTIFICADA**, o por otro de los medios que establece el artículo 46 de la ley N° 19.880, a los representantes legales de **Empresa de Ferrocarriles del Estado**, don Ricardo Silva Güiraldes y/o doña Cecilia Araya Catalán, domiciliados en Morandé 115 piso 6, Santiago, Región Metropolitana.



Bastián Pastén Delich

Fiscal Instructor de la División de Sanción y Cumplimiento
Superintendencia del Medio Ambiente



Carta Certificada:

- Don Ricardo Silva Güiraldes y/o doña Cecilia Araya Catalán, representantes legales de Empresa de Ferrocarriles del Estado, domiciliado en Morandé 115 piso 6, Santiago, Región Metropolitana.
- Don Marcelo Castillo Sánchez, representante de las Municipalidades de Lo Espejo, Pedro Aguirre Cerda y El Bosque, calle Huérfanos N° 835 oficina 1203, Santiago, Región Metropolitana.
- Doña Valentina Durán Medina, Santa María N° 200, comuna de Providencia, Región Metropolitana,
- Doña María Nora González Jaraquemada, Santa María N° 200, comuna de Providencia, Región Metropolitana.

C.C.:

- Don Sadi Melo Moya, alcalde de la Municipalidad de El Bosque, Av. Alejandro Guzmán N° 735, comuna El Bosque, Región Metropolitana.
- Doña Claudina Núñez Jiménez, alcaldesa de la Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda, Av. Presidente Salvador Allende N° 2029, comuna Pedro Aguirre Cerda, Región Metropolitana.
- Don Miguel Ángel Bruna Silva, alcalde de la Municipalidad de Lo Espejo, Avenida Central Raúl Silva Henríquez N° 8321, comuna de Lo Espejo, Región Metropolitana.
- Doña Nora Cuevas Contreras, alcaldesa de la Municipalidad de San Bernardo, edificio Consistorial Eyzaguirre 450, San Bernardo, Región Metropolitana.
- Don Jorge Troncoso Contreras, Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, Miraflores 222 piso 7, Santiago, Región Metropolitana.
- Don Jorge Canals, Secretaria Regional Ministerial de Medio Ambiente de la Región de Metropolitana, San Martín N° 73 piso 4, Santiago, Región Metropolitana.
- Doña Andrea Paredes Llach, Director Regional del Servicio de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, Miraflores N° 178 Piso 3, Santiago, Región Metropolitana.
- Fiscalía, Superintendencia del Medio Ambiente.
- División de Fiscalización, Superintendencia del Medio Ambiente.
- Jefa Oficina de la Región Metropolitana de la División de Fiscalización, Superintendencia del Medio Ambiente.