



~~MCPB~~

RECHAZA RECURSO DE REPOSICIÓN

RES. EX. N° 7/ROL N° D-039-2016

Santiago, 04 ABR 2017

VISTOS:

Conforme con 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 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 N° 76, de 10 de octubre de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra Superintendente del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 332, de 20 de abril de 2015, de la Superintendencia del Medio Ambiente, y sus respectivas modificaciones (Res. Ex. N° 906/2015, Res. Ex. N° 461/2016 y Res. Ex. N° 40/2017); en la Resolución Exenta N° 731, de 8 de agosto de 2016, y sus posteriores modificaciones (Res. Ex. N° 21/2017 y Res. Ex. N° 40/2017); 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:

1. Que, con fecha 11 de julio de 2016, de acuerdo a lo señalado en el artículo 49 de la LO-SMA, esta Superintendencia dictó la Res. Ex. N° 1/D-039-2016, mediante la cual se dio inicio a la instrucción del presente procedimiento, con la formulación de cargos a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante e indistintamente "EFE" o la "empresa"), Rol Único Tributario N° 61.216.000-7. Los cargos formulados dicen relación con el fraccionamiento del proyecto "Rancagua Express" y con infracción a la Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante "RCA N° 373/2013"), que calificó favorablemente el proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua" (en adelante "Mejoramiento Integral").
2. Que, con fecha 21 de septiembre de 2016, encontrándose dentro de plazo, EFE presentó un escrito, en el cual, entre otras cosas, formuló descargos. Con fecha 26 de septiembre de 2016, esta Superintendencia dictó la Res. Ex. N° 4/D-039-2016, mediante la cual resolvió, entre otras cosas, tener por acompañado los descargos de EFE.
3. Que, con fecha 19 de enero de 2017, doña María Nora González y doña Valentina Durán (en adelante "las denunciantes"), presentaron conjuntamente una solicitud de adopción de medidas provisionales en el presente procedimiento (en adelante "la solicitud"), adjuntando en anexo un set de fotografías. Fundaron su solicitud en el

inicio de la operación del proyecto Rancagua Express, por medio de una “marcha blanca”, que se extendería como mínimo durante todo febrero, lo que habría sido anunciado por la empresa mediante avisos en la vía pública y habría recibido cobertura en distintos medios de prensa. Los argumentos de las denunciantes fueron resumidos en los considerandos 6 y 7 de la Res. Ex. N° 6/D-039-2016.

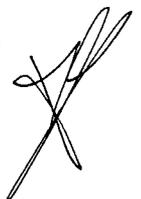
4. Que, con fecha 06 de febrero de 2017, doña Marisa Kausel Contador y don Raúl Etcheverry Muñoz, actuando en representación de EFE, presentaron un escrito, solicitando se tenga presente una serie de antecedentes de hecho y derecho, a fin de que se rechace la solicitud de adopción de medidas provisionales de las denunciantes. Estos antecedentes fueron resumidos en los considerandos 8 y 9 de la Res. Ex. N° 6/D-039-2016.

5. Que, con fecha 21 de febrero de 2017, esta Superintendencia dictó la Res. Ex. N° 5/F-039-2016, mediante la cual resolvió, de forma previa a resolver la solicitud, efectuar un requerimiento de información a EFE, otorgándole tres días hábiles para hacer entrega de la siguiente información: (i) indicar en qué fecha se daría término al proceso de marcha blanca; (ii) indicar cuáles son los pasos peatonales a nivel que continúan habilitados en el trayecto Santiago – Nos; (iii) indicar la fecha en que se proyecta el cierre de los pasos peatonales a nivel que continúan habilitados en el trayecto Santiago – Nos; (iv) indicar la fecha proyectada para el inicio de operación definitivo del proyecto “Rancagua Express” en el trayecto Santiago – Nos.

6. Que, con fecha 24 de febrero de 2017, encontrándose dentro de plazo, los representantes de EFE dieron respuesta a la Res. Ex. N° 5/D-039-2016. En esta presentación, EFE indicó, entre otras cosas, que: i) la marcha blanca se extenderá hasta el 08 de marzo de 2017, día anterior a la fecha de inicio de la operación comercial del servicio con pasajeros; ii) la operación comercial con pasajeros tendrá un periodo de implementación gradual, que se desarrollará entre el 09 de marzo de 2017 y el 04 de abril de 2017, en el cual la operación de pasajeros se realizará fuera del horario punta, incrementándose progresivamente las frecuencias y horarios, hasta alcanzar las condiciones de pleno funcionamiento proyectadas durante la evaluación del proyecto “Mejoramiento Integral”; iii) existen 10 pasos peatonales a nivel en el trayecto Santiago – Nos todavía habilitados, en los cuales se han dispuesto guardias de seguridad, durante las horas en que se desarrolla la marcha blanca, lo que se mantendrá hasta que estos pasos sean eliminados, al confinar la vía férrea en dichos sectores; iv) si bien no se han definido fechas de cierre específicas, al 08 de marzo de 2017, la totalidad de los pasos peatonales y vehiculares a nivel se encontrará cerrados, y la faja ferroviaria de Estación Central hasta Estación Nos se encontrará totalmente confinada; v) a partir del 04 de abril de 2017, se proyecta la implementación de servicio de pasajeros a tiempo completo, de las 06:00 a las 23.00 horas, con 10 trenes y frecuencias de 6 minutos.

7. Que, con fecha 28 de febrero de 2017, esta Superintendencia dictó la Res. Ex. N° 6/D-039-2016, mediante la cual resolvió, entre otras cosas, rechazar la solicitud de las denunciantes, por los argumentos expresados en los considerandos 10 y siguientes de dicha resolución.

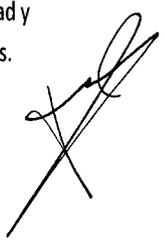
8. Que, con fecha 10 de marzo de 2017, las denunciantes presentaron conjuntamente un recurso de reposición en contra de la Res. Ex. N° 6/D-039-2016, en base a los argumentos que se resumen a continuación:



8.1. Respecto a la procedencia del recurso de reposición: las denunciantes indican que la procedencia del recurso se sustenta en base al artículo 62 de la LO-SMA y el artículo 15 de la Ley N° 19.880, que consagra el principio de impugnabilidad. Luego, citan al Segundo Tribunal Ambiental, quien refiriéndose a los actos mediante los cuales se adoptan medidas provisionales, ha señalado: *“Es necesario referirse a la impugnabilidad de las medidas provisionales antes de analizar los hechos del caso concreto. Para ello es importante tener presente que si bien tanto la doctrina nacional como la comparada están conteste en que los actos administrativos que las ordenan son actos trámite, en atención a su carácter cualificado, se les considera susceptibles de impugnación, cuestión que se confirma en nuestra legislación”*.¹ A partir de lo anterior, concluyen que por la naturaleza de la Res. Ex. N° 6/D-039-2016, ésta es susceptible de impugnación.

8.2. Respecto a la ponderación del riesgo de impacto en la conectividad: las denunciantes señalan que el uso de los pasos desnivelados por parte de personas de distintas edades no es motivo suficiente para probar la idoneidad de los mismos, menos para descartar una posible afectación a la salud de las personas. Se agrega que los pasos peatonales desnivelados cuentan con un diseño poco amigable, de rampas muy altas y empinadas, además de carecer de descansos, lo cual dificulta la movilización diaria. En consecuencia, el uso que se da a las pasarelas no demuestra la idoneidad del paso, sino sólo que no existe otra opción de tránsito para las personas que lo usan, por lo que no se puede descartar la existencia de riesgo inminente. A juicio de las denunciantes, el riesgo inminente a la salud se evidencia en la segregación de los vecinos a los pocos servicios que tienen a su disposición, el aumento de riesgo de accidentes peatonales y en las potenciales enfermedades asociadas a la dificultad de movilización diaria. Adicionalmente, las denunciantes agregan que el aumento en la tensión del tejido social y el descontento social por la marcha blanca, ha generado incertidumbre y amenaza permanente, afectando psicológicamente a los vecinos del sector, según testimonios de los representados por las denunciantes, lo que ya había sido indicado en su solicitud de medidas.

8.3. Respecto a la ponderación del riesgo de seguridad, por la existencia de pasos peatonales a nivel que se encuentran habilitados: las denunciantes señalan que las vías no estarían debidamente aseguradas, pese al aumento significativo en la frecuencia de trenes. Citando el considerando 25 de la Res Ex. N° 6/D-039-2016, afirman que las acciones de EFE habrían sido determinantes en la resolución del rechazo de adopción de medidas, particularmente el “Plan de Seguridad y Vigilancia”. Sin embargo, esta Superintendencia no ha verificado mediante inspección que las medidas indicadas por el titular del proyecto hayan sido debidamente efectuadas. Finalmente, señalan que el exceso de delincuencia es una aguda problemática social de la zona, que si bien entienden que el proyecto no es su causa directa, es deber del Estado y de sus organismos resguardar la seguridad, debiendo proteger a la población, por la vía de evitar situaciones que favorecen y acrecientan actos delictivos. Concluye que como las pasarelas favorecen estos actos, el Estado y sus organismos menosprecian la calidad y sistema de vida de los vecinos del sector, abandonando sus deberes de protección para con ellos.



¹ Sentencia Segundo Tribunal Ambiental, causa Rol-44-2014, considerando vigésimo tercero.

9. Que, a partir de lo indicado en el considerando anterior, las denunciantes concluyen que la Res. Ex. N° 6/D-039-2016 carece del debido estándar de motivación, solicitando se deje sin efecto la resolución recurrida.

10. Que, con fecha 22 de marzo de 2017, esta Superintendencia efectuó una inspección de oficio en diversos sectores de la vía férrea del proyecto Rancagua Express, de lo cual se dejó constancia en acta de inspección. El acta fue remitida a la División de Sanción y Cumplimiento, mediante el Memorándum DFZ N° 174, de fecha 28 de marzo de 2017. Mediante el presente acto, se incorporará materialmente el acta de inspección al expediente, mientras que el set fotográfico (57 fotos) será incorporado en formato digital.

11. Que, las materias específicas objetos de la inspección referida en el considerando anterior fueron: el cierre de la faja vía, acceso a estaciones, habilitación de pasos peatonales a desnivel y cierre de pasos peatonales a nivel. Las actividades de inspección se llevaron a cabo en las comunas de Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, El Bosque y San Bernardo. De la lectura del acta, es posible afirmar lo siguiente:

11.1. Se inspeccionaron las Estaciones Pedro Aguirre Cerda (en adelante "PAC"), Lo Espejo y Lo Blanco, las que se encontraban operativas. En todas estas estaciones se observó el cierre de la faja vía por ambos lados en las cercanías de las Estaciones, sin encontrarse pasos peatonales a nivel habilitados. Particularmente, en la Estación PAC se observó, aproximadamente 30 metros al sur de la Estación, el cierre de la faja vía en un lugar donde previamente existía un paso peatonal a nivel. Esta última es la única de las estaciones visitadas que contaba con ascensor por ambos accesos. La Estación Lo Espejo tiene ascensor solo en el acceso oriente. La Estación lo Blanco no cuenta con ascensores en sus accesos, ingresándose a través de escaleras o rampa.

11.2. Se inspeccionó el paso vehicular bajo nivel Bombero Ossandón en la comuna de PAC, que tenía además un paso peatonal en uso. Se observó el cierre de la faja vía por ambos lados en las cercanías del paso vehicular, salvo por un sector al norponiente del cruce vehicular, donde había una apertura de alrededor de dos metros. No había pasos peatonales a nivel habilitados.

11.3. Se inspeccionaron dos pasarelas peatonales desniveladas en la comuna de PAC, ambas habilitadas y utilizadas por peatones. En ambas se observó el cierre de la faja vía por ambos lados en sus cercanías, sin encontrarse pasos peatonales a nivel habilitados. La Pasarela Pasaje 6 tiene un diseño con escaleras por ambos lados de la faja vía, observándose ascensores en ambos accesos que no estaban funcionando al momento de la inspección. La Pasarela Pasaje 12 tiene un diseño en rampa por ambos lados de la faja vía, sin observarse ascensores en sus accesos. Esta última pasarela tenía una cámara por fuera de la pasarela, que apuntaba a la vía férrea.

11.4. Se inspeccionaron dos pasarelas peatonales desniveladas en la comuna de Lo Espejo, ambas habilitadas y utilizadas por peatonales. En ambas se observó el cierre de la faja vía por ambos lados en sus cercanías, sin encontrarse pasos peatonales a nivel habilitados. Ambas pasarelas tienen un diseño en rampa por ambos lados de la faja vía, sin



ascensores. Ambas pasarelas tenían una cámara por fuera de la pasarela, la cámara de la Pasarela Salvador Allende apuntaba hacia la pasarela, mientras que la cámara de la Pasarela Diagonal Las Torres apuntaba a la vía férrea. En la Pasarela Salvador Allende se observó un sector donde previamente había un paso peatonal a nivel, que se encontraba cerrado.

11.5. Se inspeccionaron dos pasarelas peatonales desniveladas en la comuna de El Bosque, ambas habilitadas y utilizadas por peatonales. En ambas se observó el cierre de la faja vía por ambos lados en sus cercanías, sin encontrarse pasos peatonales a nivel habilitados. La Pasarela Volcán Osorno tiene un diseño en escalera por el acceso poniente, con un ascensor que no se encontraba en funcionamiento, y un diseño en rampa por el acceso oriente, sin ascensor. Se observó una cámara por fuera de esta pasarela apuntando hacia la vía férrea. La Pasarela Lo Blanco tiene un diseño con escalera por ambos accesos, con ascensores que no se encontraban funcionando. En uno de los ascensores había presencia de trabajadores. En esta pasarela no se observó cámaras.

11.6. Se inspeccionaron cuatro pasarelas peatonales desniveladas en la comuna de San Bernardo, todas habilitadas y utilizadas por peatones. Se observó el cierre de la faja vía por ambos lados en las cercanías de todas las pasarelas, sin encontrarse pasos peatonales a nivel habilitados. La Pasarela Loncomilla tiene un diseño con escalera (no habilitado) y en rampa en el acceso poniente, además de un ascensor que se encontraba funcionando y tenía una cámara en su interior. El acceso oriente de dicha pasarela tiene un diseño en rampa, sin ascensor. La Pasarela Santa Marta tiene un diseño en rampa por ambos lados de la faja vía, y cuenta con la estructura para instalar ascensores en ambos accesos, pero estos no estaban instalados. La Pasarela Esmeralda tiene un diseño con escalera por ambos lados de la faja vía y ascensores en funcionamiento por ambos accesos. La Pasarela Enrique Madrid tiene un diseño con escalera y en rampa en el acceso poniente, además de un ascensor que se encontraba funcionando y tenía una cámara en su interior. El acceso oriente de dicha pasarela tiene un diseño en rampa, sin ascensor. Las cuatro pasarelas tenían una cámara por fuera de las pasarelas, en el caso de las pasarelas Loncomilla y Enrique Madrid las cámaras apuntaban a la vía férrea, mientras que en las pasarelas Santa Marta y Esmeralda apuntaban a la pasarela.

11.7. Las pasarelas visitadas contaban con iluminación instalada que estaba protegida por rejillas.

12. Que, en primer lugar, corresponde pronunciarse respecto a la procedencia del recurso de reposición. Al respecto, corresponde señalar que la LO-SMA no contempla en forma expresa la procedencia de este recurso, salvo en su artículo 55, para el caso de las resoluciones de la Superintendencia que apliquen sanciones. Sin embargo, el artículo 62 de la LO-SMA señala que, en todo lo no previsto por ella se aplicará supletoriamente la Ley N° 19.880. Por su parte, el artículo 15 de la Ley N° 19.880, establece que todo acto administrativo es impugnabile por el interesado mediante los recursos administrativos de reposición y jerárquico, a excepción de los actos de mero trámite, los cuales sólo son impugnables cuando determinen la imposibilidad de continuar un procedimiento o produzcan indefensión.

13. Que, la Contraloría General de la República ha señalado que "[...] el procedimiento administrativo es una sucesión de actos trámite vinculados entre



sí, emanados de la Administración y, en su caso, de particulares interesados, que tiene por finalidad producir un acto terminal”.² A su vez, la doctrina nacional ha delineado la distinción entre los actos trámite y los actos terminales o decisorios, afirmando que “[s]on actos trámites aquellos que se dictan dentro de un procedimiento administrativo y que dan curso progresivo al mismo. Actos terminales o decisorios son aquellos en los que radica la resolución administrativa, es decir, la decisión que pone fin al procedimiento.”³

14. Que, la LO-SMA establece en su artículo 49 que la instrucción del procedimiento sancionatorio inicia con la formulación de cargos y en su artículo 54 que este termina con la resolución fundada del Superintendente del Medio Ambiente, mediante la cual se absolverá o sancionará al infractor. De esta forma, iniciado el procedimiento sancionatorio, la eventual adopción de medidas provisionales del artículo 48 de la LO-SMA es accesoria a éste, por lo que una resolución que se pronuncie sobre una solicitud de adopción de medidas provisionales es necesariamente un acto trámite. Adicionalmente, este tipo de resoluciones no ponen término al procedimiento, pues el mismo continuará su curso con o sin adopción de medidas provisionales.

15. Que, dado lo anterior, corresponde evaluar si la Res. Ex. N° 6/D-039-2016 es de aquellos actos trámite que podrían producir indefensión. Las denunciantes señalan que la resolución impugnada es un acto trámite cualificado, que por su naturaleza es susceptible de ser impugnado. En este sentido, cabe señalar que para que el interesado esté en indefensión debe perder la oportunidad de que su pretensión sea recibida y ponderada por el órgano decisor. En el procedimiento de la LO-SMA, la pretensión del denunciante sería que la Superintendencia investigue los hechos, formule cargos y sancione el incumplimiento.

16. Que, con todo, se estima que la solicitud de adopción de medidas provisionales presenta un caso particular, pues la pretensión detrás de este tipo de medidas no busca sancionar el incumplimiento. En este caso, la pretensión de las denunciantes es que se adopten medidas para evitar un riesgo inminente de daño al medio ambiente y/o a la salud de las personas, las que serían independientes de lo que finalmente se resuelva en la resolución a que se refiere el artículo 54 de la LO-SMA. En definitiva, se estima que el recurso de reposición deducido es admisible.

17. Que, corresponde ahora pronunciarse respecto a las alegaciones de fondo deducidas en el recurso de reposición. Al respecto, conviene primero señalar, según se expresó en detalle en los considerandos 12 al 15 de la resolución impugnada, que el elemento central en torno a la solicitud de adopción de medidas provisionales, es determinar si la actividad cuestionada genera un riesgo inminente de daño al medio ambiente o a la salud de las personas.

18. Que, en su recurso, las denunciantes alegan que esta Superintendencia habría ponderado erróneamente: i) el riesgo de impacto en la conectividad que se genera con el cierre de los pasos peatonales a nivel y la habilitación de los pasos

² Contraloría General de la República, Dictamen N° 50.338, de 23 de junio de 2015.

³ BERMÚDEZ Soto, Jorge. Derecho Administrativo General. Legal Publishing, Tercera Edición Actualizada, 2014. p. 142-143.



peatonales a desnivel; ii) el riesgo de seguridad que implica el inicio de la marcha blanca del proyecto Rancagua Express.

19. Que, en relación a la ponderación del riesgo de impacto en la conectividad, las denunciantes reiteran los argumentos que expresaron en su solicitud original. Su argumento es que el uso de pasarelas desniveladas genera un riesgo inminente a la salud de la población, porque las pasarelas estarían mal diseñadas, afectando la movilización diaria. Por lo tanto, señalan que el hecho de que éstas sean utilizadas, no quiere decir que sean idóneas, sino más bien que no existe otra opción de tránsito.

20. Que, al respecto, corresponde señalar que la Res. Ex. N° 6/D-039-2016 en ninguna parte señala que las pasarelas desniveladas son idóneas para el cruce de la vía férrea. En efecto, según se desprende de los considerandos 19 y 20 de dicha resolución, se indicó que la habilitación de las pasarelas desniveladas genera dificultades de desplazamiento e impactos que deben ser analizados durante el procedimiento sancionatorio. Sin embargo, según se explicó en la resolución impugnada, el estándar para la adopción de medidas provisionales es elevado: se requiere un riesgo inminente de daño a la salud asociado directamente al proyecto o actividad cuestionado.

21. Que, luego, las denunciantes sostienen que el uso de pasarelas desniveladas genera riesgo inminente de daño a la salud, sin aportar antecedentes, sin indicar qué tipo de daño y sin indicar o justificar por qué este riesgo de daño es inminente. El recurso hace referencias genéricas a la falta de acceso a servicios, el aumento de riesgo de accidentes peatonales y potenciales enfermedades asociadas a la dificultad de movilización diaria. A juicio de este Fiscal éste tipo de alegaciones no reúnen los requisitos para la adopción de medidas provisionales. Las únicas referencias a riesgos para la salud de las personas que generaría el uso de pasarelas desniveladas –potenciales enfermedades y afectación psicológica- son de carácter abstracto, respecto de los cuales no es posible inferir una probabilidad de ocurrencia. Por lo tanto, los argumentos de las denunciantes deben ser desestimados.

22. Que, en relación al riesgo de seguridad que implica el inicio de operaciones del proyecto Rancagua Express, las denunciantes, además de reiterar que las vías no estarían debidamente aseguradas, alegan que la Superintendencia no habría inspeccionado la implementación de las acciones referidas por EFE, particularmente el “Plan de Seguridad y Vigilancia”, que habría sido particularmente relevante al momento de evaluar el riesgo de seguridad generado por el aumento de la frecuencia de los trenes en la vía férrea.

23. Que, al respecto, corresponde señalar que el Plan de Seguridad y Vigilancia no fue el elemento más relevante al momento de ponderar el riesgo de seguridad. En su recurso, las denunciantes citan el considerando 25 de la resolución impugnada de forma parcial, haciendo referencia únicamente a la mención genérica de que la probabilidad de riesgo disminuye mediante la adopción de medidas por parte de EFE. Sin embargo, dicho considerando además señala: “[...] En este sentido, la medida más relevante para disminuir el riesgo, es el cierre de los pasos a nivel y la habilitación de los pasos a desnivel referida tanto por las denunciantes como por la empresa, aun cuando éstas acciones puedan generar impactos de otra naturaleza, como los asociados a conectividad”. En consecuencia, el riesgo de seguridad está

asociado al riesgo de accidente, el cual aumentaría con pasos peatonales a nivel habilitados y disminuiría en la medida en que estos pasos fueran cerrados.

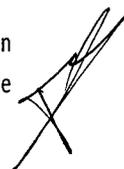
24. Que, para efectos de ponderar el aumento del riesgo de accidentes, en primer lugar, se recurrió a la información existente en el procedimiento. Así, el considerando 23 de la resolución impugnada refiere al término de las labores de cierre de la faja vía, concluyendo que los lugares donde esta no está cerrada es en aquellos sectores donde todavía existían pasos a nivel. Luego, se sopesó lo informado por la empresa con ocasión de la solicitud de las denunciantes, en el sentido que había suprimido 19 pasos peatonales a nivel del corredor Alameda – Nos y solamente quedaría como paso vehicular a nivel, el ubicado en Fernández Albano, el que se habría cerrado el 08 de febrero pasado.

25. Que, considerando lo anterior, de forma previa a resolver, esta Superintendencia solicitó información a EFE, en los términos indicados en el considerando 5 de la presente resolución. La respuesta de la empresa dio cuenta de la existencia de 10 pasos peatonales a nivel habilitados del corredor Alameda – Nos, los que serían cerrados al día 08 de marzo de 2017, en que finalizaría la marcha blanca. Adicionalmente, la empresa informó que disponía de guardias de seguridad en aquellos pasos a nivel que aún se encuentran habilitados, para efectos de coordinar el paso seguro por la vía férrea durante la marcha blanca, y que había ejecutado un plan de comunicación territorial para dar a conocer los pasos desnivelados y difundir medidas de autocuidado. Estas fueron las consideraciones más relevantes para concluir que no había habido un aumento significativo del riesgo de accidente con ocasión de la marcha blanca, según se desprende de la lectura del considerando 27 de la resolución impugnada, donde además se indicó “[...] es imposible eliminar completamente el riesgo de accidente que genera la existencia de vías férreas que atraviesan sectores poblados, como también es imposible pensar en un sistema de transporte público con vehículos motorizados que se encuentre completamente libre de accidentes”.

26. Que, en su recurso, las denunciantes no indican qué parte del razonamiento anterior es erróneo, limitándose a poner énfasis en el Plan de Vigilancia y Seguridad a que hizo mención EFE en su presentación y la no inspección por parte de esta Superintendencia. Como se señaló anteriormente, la existencia de protocolos de seguridad y vigilancia por parte de EFE fue una de varias consideraciones tomadas en cuenta por esta Superintendencia en la Res. Ex. N° 6/D-039-2016. En efecto, el considerando 26 de la resolución impugnada hace referencia a la minuta de dicho plan, que daba cuenta de la existencia de protocolos para hacer frente a situaciones que aumentan el riesgo, tales como: bajadas no autorizadas de personas a las vías, personas sentadas en el borde del andén, vandalismo, entre otras.

27. Que, respecto al no concurrir a inspeccionar, corresponde señalar que la LO-SMA otorga a la Superintendencia una serie de atribuciones para efectos de ejercer sus funciones de fiscalización, entre ellas, la facultad de solicitar información, que constituye una forma de inspección. A juicio de este Fiscal, la información recabada a través de los requerimientos efectuados durante este procedimiento era suficiente para justificar el rechazo de la solicitud de adopción de medidas provisionales.

28. Que, a mayor abundamiento, según consta en el considerando 12 de la presente resolución, con posterioridad al rechazo de la solicitud de



adopción de medidas provisionales, la Superintendencia concurrió, de oficio, a inspeccionar distintos sectores del proyecto Rancagua Express, constatándose el cierre de la faja vía y la inexistencia de pasos a nivel en todos los sectores visitados, a excepción de una apertura de 2 metros al norponiente del paso vehicular Bombero Ossandón. En total, se visitaron 10 pasarelas peatonales, 6 de las cuales están ubicadas en las cercanías donde la empresa informó que operarían pasos a nivel hasta el 08 de marzo de 2017, a saber, las pasarelas: Pasaje 6, Volcán Osorno, Loncomilla, Santa Marta, Esmeralda y Enrique Madrid. En consecuencia, es posible afirmar que la empresa efectivamente cerró los pasos peatonales a nivel restantes y habilitó las pasarelas peatonales que implementaría en esos sectores.

29. Que, en relación a la inspección referida en el considerando anterior, se reitera a las denunciantes que la habilitación de las pasarelas desniveladas y su uso por peatones no implica que sean consideradas idóneas, pues, como se ha señalado, estas pueden generar un impacto en la conectividad. En efecto, consta del acta que varias de las pasarelas no contaban con ascensores, o bien que los ascensores no estaban funcionando. En definitiva, la existencia de un impacto de conectividad con la habilitación de las pasarelas peatonales a desnivel y el cierre de los pasos peatonales a nivel será sopesado durante el procedimiento sancionatorio.

30. Que, a partir de todo lo anterior, se concluye que el riesgo de seguridad generado por el inicio de operaciones del proyecto Rancagua Express en el tramo Santiago-Nos fue ponderado adecuadamente. En consecuencia, los argumentos de las denunciantes deben ser desestimados.

31. Que, finalmente, respecto al aumento de la delincuencia en las pasarelas, se concuerda con que el proyecto no es su causa directa, sin perjuicio del importantísimo rol que tiene el Estado en enfrentar esta problemática social. De esta forma, es efectivo que EFE, en su calidad de empresa pública, debería contar con mecanismos de seguridad y vigilancia para coordinar adecuadamente y facilitar la labor de los organismos del Estado mandatados para hacer frente a hechos de delincuencia. El acta de inspección da cuenta de la existencia de iluminación en las pasarelas y la presencia de cámaras en la mayoría de las pasarelas visitadas, pero muchas de las cámaras apuntaban a la vía férrea en vez de las pasarelas. Es de esperar que EFE realice una revisión de su sistema de seguridad con cámaras en las pasarelas, para que este aspecto de sus medidas de seguridad y vigilancia sea efectivo en la práctica.

RESUELVO:

I. **RECHAZAR** en todas sus partes el recurso de reposición interpuesto por doña Valentina Durán Medina y doña María Nora González, con fecha 10 de marzo de 2017, por los fundamentos expresados en la parte expositiva de la presente resolución.

II. **INCORPORAR AL EXPEDIENTE** el acta de inspección de fecha 22 de marzo de 2017 remitida mediante Memorandum DFZ ° 174/2017, junto con set de 57 fotografías que se incorporarán en formato digital.





Bastián Pastén Delich

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



Carta certificada:

- Doña Marisa Kausel Contador y/o don Raúl Etcheverry Muñoz, 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.

cc

- Fiscalía, SMA.