



REF.: Expediente Sancionatorio Rol N° D-039-2016.

MAT.: 1. Solicita se tenga presente lo señalado respecto las alegaciones de los interesados. 2. Acompaña documentos 3. Solicita reserva

ADJ.: Documentos en formato digital (CD)

Santiago, 19 de junio de 2019

Gonzalo Parot Hillmer

Fiscal Instructor

División de Sanción y Cumplimiento

Superintendencia del Medio Ambiente

Teatinos N° 280 piso 8, Santiago

Presente

JAVIER VERGARA FISHER, en representación de **Empresa De Los Ferrocarriles Del Estado** (en adelante, “EFE”), ambos domiciliados para estos efectos en calle Badajoz 45 piso 8°, Comuna de Las Condes, Región Metropolitana, en procedimiento sancionatorio D-039-2016, vengo a solicitar a Ud., se tengan presente las siguientes consideraciones que demuestran que EFE se ha hecho cargo de todas y cada una de las alegaciones vertidas por los interesados a lo largo del Procedimiento Sancionatorio, de conformidad al siguiente detalle:

I. ANTECEDENTES Y BENEFICIOS DEL PROYECTO MEJORAMIENTO INTEGRAL DE INFRAESTRUCTURA FERRIVIA TRAMO SANTIAGO-RANCAGUA

Con fecha 5 de septiembre de 2012, EFE ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “SEIA”) el Proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua” (en adelante, el “Proyecto” o “el proyecto de Mejoramiento Integral”), vía Declaración de Impacto Ambiental. Durante el procedimiento de evaluación ambiental se generaron tres instancias de Adendas que buscaron dar respuesta a diversas observaciones formuladas por distintos organismos con competencia ambiental que participaron de la evaluación, y que fueron consolidadas en los respectivos ICSARAs. Estas Adendas fueron presentadas el 14 de enero de 2013 (Adenda N° 1), el 18 de marzo de 2013 (Adenda N° 2) y el 15 de abril de 2013 (Adenda N° 3). Tras

las instancias de adenda correspondientes, el Proyecto fue aprobado mediante Resolución Exenta N° 373, del 20 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, la “RCA N° 373/2013”).

Tal como su nombre lo indica, el principal objetivo del proyecto consistía en implementar un mejoramiento integral de los servicios ferroviarios de pasajeros entre Santiago y Rancagua, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados. En particular, se buscaba mejorar las condiciones de seguridad de la vía y aumentar la frecuencia de los trenes de pasajeros. Esencialmente esto se tradujo que durante el año 2018, se movilizaron más de 20 millones de personas, consolidándose como una alternativa esencial de transporte público para los habitantes de las comunas de Estación Central, Pedro Aguirre Cerda, Lo espejo, El Bosque y San Bernardo.

En efecto, la ejecución de la RCA 373/2013 ha permitido en lo que va del año el traslado de más de 9 millones de personas, desde y hacia sus hogares en forma rápida y eficiente, disminuyendo los tiempos de ahorro en viaje de hasta dos horas diarias para los usuarios que realizan viajes de ida y vuelta entre las comunas de San Bernardo y Santiago.

La materialización y ejecución del proyecto ha contribuido, además, a disminuir no solo los índices de contaminación, sino que también la congestión vehicular. Con ello, se ha facilitado el acceso a equipamiento de transporte, a centros y subcentros de proveedores de servicios a una enorme cantidad de personas, las cuales previamente, podían acceder a ellos en forma limitada y precaria, transformándose el Servicio Rancagua Exprés en una mejora sustancial en la conectividad de miles de personas.

Todo lo anterior, equivale a un beneficio social en el tramo Santiago-Rancagua estimado en 6.212 MM\$/Anuales.

De esta manera, es de destacar que el servicio Metro Tren Nos es uno de los servicios de transporte mejor evaluado por las personas. La encuesta elaborada por GFK Adimark, indica que un 81% de los pasajeros se mostraron “muy satisfechos” con el servicio, entregándole una nota 6,3 de promedio, destacando su rapidez y comodidad¹.

Tal circunstancia se replica en la encuesta de satisfacción realizada por Ipsos en noviembre de 2018, la cual mostró que, por segundo año consecutivo, Metro Tren Nos es el medio de transporte con mayor valoración entre los servicios existentes en el Gran Santiago. En efecto, se puede constatar en

¹ www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-metropolitana/2018/02/28/metrotren-nos-logra-10-millones-de-pasajeros-en-su-primer-ano-lo-evaluan-con-un-63.shtml [Fecha de la última consulta 13 de jun. de 19]

el documento “*Minuta de Beneficios Metrotren Nos y Rancagua*” que se adjunta en Anexo 1 de esta presentación, que el servicio de pasajeros ejecutado gracias al Proyecto, cuenta con una alta valoración por parte de sus usuarios, quienes evaluaron su desempeño con nota 6,3. Según los datos arrojados por este análisis, el 57% de los usuarios utilizan el servicio para trasladarse hasta sus trabajos y un 15% lo hace para movilizarse hacia sus centros de estudio. Por su parte, los atributos más valorados por los usuarios en 2018 fueron “los trenes en general y su mantención”, “la rapidez” y “la puntualidad”, entre otros factores positivos.

Las calificaciones más altas están concentradas en el ítem “Trenes”, donde destacan aspectos como la iluminación 6,8; mantención de los trenes 6,5; y limpieza de las máquinas 6,5. Al igual que en 2017, la rapidez fue uno de los atributos más destacados por los usuarios, que lo calificaron con un 6,6. La disposición para resolver problemas y amabilidad hacia los pasajeros fueron calificados con 6,1 y 6,4 respectivamente.

Asimismo, la encuesta mostró que el servicio –inserto dentro de los tres modos del sistema integrado de transportes del Gran Santiago-, resultó el mejor evaluado, con un 88% de satisfacción entre los usuarios que realizan uno o más trasbordos (medición que también incluye taxis y colectivos).

Finalmente, se adjunta también en Anexo 1 de esta presentación, un registro de los hitos comunicacionales de la operación Metro Tren Rancagua Nos, y que da cuenta de los beneficios sociales que ha tenido la ejecución del proyecto.

II. ACERCA DE LAS ALEGACIONES VERTIDAS EN ESTE PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO POR LOS INTERESADOS

Que, los interesados a lo largo del presente procedimiento sancionatorio han planteado, una serie de alegaciones distintas a la formulación de cargos en relación al *Proyecto Mejoramiento Integral* que, vuestra autoridad podrá constatar de acuerdo a la información que se proporciona en esta presentación que, en ocasiones no concurren; no son imputables a EFE; o bien, han sido debidamente subsanadas, incluso superando el estándar comprometido en la RCA 373/2013.

En efecto, mediante el escrito presentado con fecha 20 de junio de 2018, los interesados denunciante, indican en el Acápite N° 1 de su presentación (p. 1), que EFE no se ha hecho cargo de ciertos puntos aducidos por ella en la solicitud de 1 de febrero de 2018. En concreto, se indica que EFE no se habría hecho cargo del “*Informe Técnico de Evaluación de Pasarelas Proyecto Ferroviario Rancagua Express, Tramo Lo Espejo y San Bernardo del Servicio Nacional de la Discapacidad*” (en adelante SENADIS), añadiendo, a modo de ejemplo que “*la pasarela Salvador Allende no cumple con los*

estándares de accesibilidad universal señalados por el SENADIS en el respectivo Informe”, indicando que “continúa existiendo un forado en dicha zona el cual se explica por la dificultad de ocupar una pasarela mal concebida” y que se habría constatado por los interesados que “solo 9 de los 18 cruces peatonales cuentan con ascensores y en ellos hay instalados 12, de los cuales 5 aún se encuentran fuera de servicio”, y, en particular, que “el funcionamiento de la pasarela Esmeralda es intermitente; la pasarela Enrique Madrid tiene el ascensor poniente operativo, pero el oriente sigue en construcción desde hace varios meses. En Cuanto a la luminaria, ésta no es suficiente; el ascensor de la pasarela La Selva está instalado, pero sigue fuera de servicio. Todo representa evidencia de que no se ha cumplido con lo indicado por el Decreto N°50 del año 2015 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo”.

Por otro lado, en el Acápite N°2 de su presentación de nombre “*Otras observaciones a la presentación efectuada por EFE de Fecha 23 de marzo en el marco del fraccionamiento del proyecto*” (p.2) la interesada, con el objeto de fundar la existencia de un riesgo inminente a la salud de la población, indica lo siguiente en relación a la implementación del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” (en adelante, el “Subproyecto”:

- *Existe un riesgo a la salud de las personas ligado al uso de las pasarelas”, añade que “En concreto las pasarelas presentan errores de diseños notorios y fallas posteriores que EFE no ha solucionado hasta el día de hoy. Tal riesgo consiste en que las rampas de las pasarelas no poseen ningún recubrimiento antideslizante, ni techumbre, ni iluminación, ni condiciones de salubridad mínimas, o barreras de cemento, en los costados que puedan impedir la caída de tierra al paso”. Además, señala, que existiría un elemento de inclusión del cual EFE no se habría hecho cargo relativo “a darle facilidades de acceso a personas con movilidad reducida, quienes por el contrario deben constantemente exponerse a situaciones atentatorias a su salud y seguridad, dada su especial condición, y sin otras alternativas que las que se les ofrecen”.*
- *Adicionalmente, en el mismo Acápite N°2, plantean que el riesgo a la salud aducido en la presentación de fecha 1 de febrero de 2018 “se configura en el cruce de la faja vía mediante pasos informales y sus accidentes derivados”. Sosteniendo que, si bien cada uno de los accidentes no es directamente imputable a EFE, si le incumbiría “el cumplimiento de las respectivas medidas tendientes a evitar estos efectos” (p.3).*

- Por otro lado, la interesada indica que existiría un riesgo inminente a la salud en relación a la vida y costumbres de los grupos humanos, “*ligado a las deficiencias de iluminación en las pasarelas, de las cuales EFE aún no se ha hecho cargo*” (p.3). Para acreditar lo anterior, la interesada acompaña entrevistas y fotografías, indicando que existiría una “*sensación generalizada de inseguridad por parte de los vecinos*”. A su vez, la interesada solicita de acuerdo, a lo indicado por EFE en el Informe de Conectividad el Subprograma Seguridad y Confinamiento, en orden que las obras en ningún caso implican un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, precisar “*qué se considera por aumento significativo*”.

1. ***Acerca de la supuesta omisión de EFE respecto del Informe Técnico de Evaluación de Pasarelas Proyecto Ferroviario Rancagua Express, Tramo Lo Espejo y San Bernardo del Servicio Nacional de la Discapacidad y otras observaciones.***

En relación, a lo señalado por la denunciante y tal como se indicó en la presentación de 23 de marzo de 2018, la construcción de las pasarelas del Subproyecto “Seguridad y Confinamiento” se llevó a cabo entre los años 2014 y 2015, considerando el estándar de accesibilidad establecido en el Manual de Carreteras vigente a la fecha ampliamente utilizado y exigido para este tipo de obras². Sin perjuicio de lo anterior, y con el objeto de asegurar el acceso universal, el titular instaló ascensores en todas las pasarelas que no contaban con rampas, con excepción de la Pasarela Lo Blanco, cercana a la cual existe otra opción de atravesado a través de la Estación Lo Blanco.

Por otra parte, entre los años 2016 y 2017, fueron construidos pasos multipropósitos en cumplimiento del Decreto N°50 de 2015 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que modifica Decreto Supremo N°47, de Vivienda y Urbanismo de 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcción en el sentido de actualizar sus normas a las disposiciones de la Ley N°20.422, sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad, el cual entro en vigencia con fecha 4 de marzo de 2016. En este sentido, fueron construidos los pasos multipropósito frente a la Feria Salvador Allende, el Paso Cinco Pinos, y el paso Ramona Parra,

² Tal como consta en la página institucional de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas: “El Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad es un documento elaborado con el objeto de establecer políticas y uniformar procedimientos e instrucciones en las distintas áreas técnicas en que ésta se desenvuelve, para cumplir su función de planificar, diseñar, construir, conservar y operar las carreteras y caminos que componen la red vial del país de su tuición; junto con velar por la seguridad vial y protección ambiental. El Manual de Carreteras está concebido como un sistema integral, en permanente actualización, que entrega pautas, métodos, procedimientos y criterios aplicables en las diferentes materias, apoyando a profesionales y técnicos, tanto públicos como privados”. Cfr. <http://www.vialidad.cl/areasdevialidad/manualdecarreteras/Paginas/default.aspx> [Consulta: 16 de junio de 2019].

con el preciso objeto de mejorar la accesibilidad de las personas y no afectar así la conectividad en su desplazamiento.

En consecuencia, y a diferencia de lo sostenido por los interesados, se considera que no es efectivo señalar que la Pasarela de la Feria Salvador Allende, no cumple con los estándares de accesibilidad universal, considerando que existe, en la actualidad un paso multipropósito, mesaninas habilitadas, y una pasarela sobre nivel con un ascensor, cumpliendo de esta manera, con mejores estándares de accesibilidad universal que los que existían al tiempo de su construcción.

Para lo anterior, también se debe tener presente que en la presentación de fecha 12 de enero de 2018, EFE ha proporcionado un catastro sistematizado de las estructuras que sirven para el desplazamiento de las personas, en el proyecto Rancagua Express, para el tramo que comprende las comunas de Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, El Bosque, y San Bernardo, con expresa indicación de su tipo, ubicación, y estado. Además de esta información, se proporcionaron los certificados que acreditaban la instalación de los ascensores en las pasarelas que cuentan con ellos, y registros fotográficos fechados y georreferenciados de las pasarelas.

Por lo tanto, es posible concluir que EFE ha dado estricto cumplimiento a las normas vigentes al tiempo de construcción de las obras del Subproyecto Seguridad y Confinamiento. Asimismo, ha velado de manera permanente y con el mayor grado de diligencia, por garantizar accesibilidad universal en sus instalaciones, asegurando el mantenimiento de ellas, a pesar de los constantes actos vandálicos del que son objeto.

2. En relación al supuesto mal funcionamiento de los ascensores y su mantención.

En relación a lo indicado por la interesada en orden a que de que “*sólo en 9 de los 18 cruces peatonales contarían con ascensores y en ellos hay instalados 12, de los cuales 5 aún se encuentran fuera de servicio*”, es necesario sostener que a pesar de las constantes mantenciones que efectúa EFE en sus ascensores, estos continuamente han sido objeto de actos de vandalismo, hechos no imputables EFE, como se puede dar cuenta en las mismas presentaciones de los interesados.

En efecto, como vuestra autoridad podrá constatar en el documento “Mantenimiento Correctivo de Pasarelas, Ascensores y Luminarias, 2017-2018”, adjunto en Anexo 2, se da cuenta de las acciones de mantenimiento correctivo y su costo, consistentes en reparaciones, limpieza, reposición y cambios de materiales, realizadas por EFE a propósito de actos vandálicos del que

han sido objeto las pasarelas, luminarias y ascensores ubicados en ellas durante los años 2017, 2018 y el costo que ha significado su reparación. Adicionalmente, vuestra autoridad podrá constatar en el registro de correos electrónicos que se acompaña también en Anexo 2, la serie de actos vandálicos que han sido objeto las instalaciones de EFE y los costos que ha significado su reparación.

Sin perjuicio de lo anterior, y con la finalidad de asegurar la calidad de sus servicios y la accesibilidad universal de las personas, el titular a través de empresas externas, realiza constantes inspecciones, en los respectivos ascensores. De lo anterior, da cuenta el contrato de “*Servicio de Inspección, apertura, y cierre de ascensores*”, de fecha 14 de enero de 2019 y la Cotización 12/2018 de 11 de diciembre de 2018, que se adjuntan en Anexo 3 de esta presentación.

De conformidad, al referido contrato, se da cuenta que se desarrollan de manera diaria labores inspección, apertura, y cierre los ascensores ubicados en el tramo Alameda – Nos. En efecto, en ejecución de este contrato, la empresa adjudicataria, tiene la obligación de revisar e informar en forma diaria el estado mecánico y eléctrico de los ascensores al responsable de Tren Central.

Por otro lado, EFE en cumplimiento de la Ley N°20.296, que establece disposiciones para la instalación, mantención e inspección periódica de ascensores y otras instalaciones similares, EFE, realiza, a través de empresas externas mantenciones de carácter mensual, tal como se indica en el *Contrato de Suministro, Montaje, y Mantención de Ascensores en pasarela Tramo Alameda-Nos*, de 25 de julio de 2017, que comprende la mantención de los ascensores tanto en pasarelas como al interior de las estaciones y el “*Contrato Servicio de Mantenimiento de Ascensores en pasarelas Peatonales Tramo Alameda-Nos*” de fecha 1 de noviembre de 2018, ambos adjuntos en Anexo 4 de esta presentación. En efecto, en contrato de fecha 1 de noviembre, vuestra autoridad podrá constatar que se comprende el mantenimiento mensual de los ascensores de las pasarelas de conformidad a la siguiente distribución:

DISTRIBUCIÓN ASCENSORES EN PASARELAS TRAMO ALAMEDA - NOS

Ítem	Nombre Pasarela	Pk	Nº Ascensores
1	Ramona Parra	3+827	2
2	Pasaje Seis	5+365	2
3	La Fach	13+303	1
4	Loncomilla - México	14+222	1
5	Esmeralda	16+496	2
6	Enrique Madrid	18+096	1
7	La Selva	18+718	1
8	Frida Khalo	19+944	1
9	Enrique Lynch	21+440	1

Por lo tanto, en relación a lo sostenido por la interesada, queda de manifiesto que EFE, a pesar de los constantes ataques que recibe a sus instalaciones por parte de terceros, ha dado cumplimiento oportuno a sus obligaciones de mantenimiento e inspección, realizando tales actividades, a través de empresas externas con la mayor diligencia posible, con el preciso objeto de garantizar la accesibilidad universal y dar cumplimiento a la Ley N°20.296.

3. En relación al “forado” en la zona que existiría en la pasarela Salvador Allende

Por otro lado, en relación “al forado” que existiría en la zona de la pasarela Salvador Allende y que dificultaría su uso, es necesario precisar que lo señalado bordea una imprecisión ya que no es efectivo que exista un forado en la pasarela, sino que terceros realizan roturas en el confinamiento, evitando el uso de las pasarelas que se encuentran a menos de 5 metros, exponiéndose de manera negligente a un riesgo frente al paso de trenes a alta velocidad.

Sin embargo, y con el afán de proteger la vida de las personas y que no se vean afectadas por situaciones de riesgo, el titular, a través de empresas contratistas, constantemente efectúa labores de mantención de los “forados” o roturas de confinamiento (que por cierto no tienen que ver con defectos en las pasarelas propiamente tales), lo que a la fecha es posible comprobar mediante el registro fotográfico que se adjunta en Estado de Avance 1 de Confinamiento Reforzado adjunto como Anexo 5 de esta presentación.

No obstante lo anterior, se informa que en cumplimiento del considerando N°3.12.1.7³ de la RCA 373/2013 y debido al constante desmantelamiento que existía por parte de terceros de los cierres en dicha localidad, EFE ha llevado a cabo una licitación pública para el suministro e instalación de confinamiento con cierros reforzados, siendo adjudicataria la empresa SSEI tal como se acredita en el “Contrato de Suministro de Confinamiento con cierros reforzados faja vía etapa 2” de 25 de abril de 2019. En dicho contrato, se contempla la construcción de 5,8 km de cierros reforzados, compuestos por barreras camineras tipo “New Yersey” de hormigón tipo F Simétrica Alta, que contempla además de una reja superior de 2,0 metros de alto en base a perfiles metálicos y módulos de 3,0 de longitud, entre los pórticos ferroviarios 3-12 por el norte y 8-11 por el sur. Para la anterior, se ha incurrido en una inversión de 39.646,64 UF. De esta manera se adjunta en anexo 5 de esta presentación, los siguientes documentos:

- Anexo 5.1: Diagrama con características y dimensiones de las barreas de seguridad en proceso de implementación.
- Anexo 5.2: Contrato de Suministro e Instalaciones de Cierros Reforzados Faja Vía Etapa 2 de 25 de abril de 2019.
- Anexo 5.3: Estado de Avance 1 y 2 confinamiento con cierros reforzados con imágenes georreferenciadas.

4. *Acerca del supuesto riesgo de la salud de la población del Subproyecto Seguridad y Confinamiento.*

Los interesados, con el objeto de fundar la existencia de un riesgo inminente a la salud de la población, indican lo siguiente en relación a la implementación del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” (en adelante, el “Subproyecto”). *“Existe un riesgo a la salud de las personas ligado al uso de las pasarelas”,* sumado a que supuestamente *“las pasarelas presentan errores de diseños notorios y fallas posteriores que EFE no ha solucionado hasta el día de hoy. Tal riesgo consiste en que las rampas de las pasarelas no poseen ningún recubrimiento antideslizante, ni techumbre, ni iluminación, ni condiciones de salubridad mínimas, o barreras*

³ Considerando N°3.12.1.7 RCA 373/2013. Cierros de la faja vial *En respuesta 1.9. de la Adenda N° 2, el Titular precisa que se implementarán tres tipos de cierre de la faja vial para el trazado Santiago – Rancagua, a saber: muros de bloque de hormigón, muros tipo bulldog y malla metálica. Dichos cierros únicamente tendrán por finalidad sustituir el tipo de cierre existente por soluciones similares. Los tipos de cierros de la faja vía se presentan en la Tabla N° 8 del ICE y la planimetría de los cierros de la faja vía se adjunta del Anexo N° 6 de la Adenda N° 1.*

de cemento, en los costados que puedan impedir la caída de tierra al paso" y que existiría un elemento de inclusión del cual EFE no se habría hecho cargo relativo "a darle facilidades de acceso a personas con movilidad reducida, quienes por el contrario deben constantemente exponerse a situaciones atentatorias a su salud y seguridad, dada su especial condición, y sin otras alternativas que las que se les ofrecen".

En este contexto, la alegación efectuada por la interesada no se condice con la realidad, puesto que no es efectivo que existan errores de diseño, y/o una eventual desconsideración a las personas con movilidad reducida, tal como se alega por ella, puesto que como se advirtió anteriormente, las instalaciones cumplen con la normativa vigente al tiempo de su construcción. A mayor abundamiento, las denunciantes no señalan de qué forma el desplazamiento por las pasarelas afectaría la salud de las personas, ni como dicho riesgo de afectación sería inminente, limitándose a enumerar una serie de problemas abstractos, sin esclarecer un vínculo causal entre ambos. Además, omite señalar que los medios para pasar de un lado a otro de la vía férrea van más allá de las pasarelas, como son las mesaninas, los pasos multipropósitos y los propios ascensores ya citados.

En segundo lugar, en el mismo Acápite N°2, los interesados plantean que el riesgo a la salud aducido en la presentación de fecha 1 de febrero de 2018, *"se configura en el cruce de la faja vía mediante pasos informales y sus accidentes derivados"*. Sosteniendo que, si bien cada uno de los accidentes no es directamente imputable a EFE, si le incumbiría *"el cumplimiento de las respectivas medidas tendientes a evitar estos efectos"* (p.3).

Sobre el particular, se debe señalar que el cierre de la faja vía se viene desarrollando hace más de 20 años, con el objetivo de resguardar la seguridad del servicio prestado por el titular, de conformidad a las obligaciones establecidas en su Ley Orgánica⁴. No obstante, estos esfuerzos, los peatones regularmente rompen los cierres para generar pasos informales, razón por la cual se realizan actividades de reposición de confinamiento continuo. Para ello, el titular suscribió un contrato con una empresa especializada, con el objetivo de ejecutar las actividades de mantención y reposición de cierros, poniendo especial énfasis en aquellos cierros que han sido vandalizados, ejecutando la reposición de los mismos en un plazo no superior a 24 horas. En este sentido, vuestra autoridad indicó en el considerando 8.2.6 de la Resolución Exenta N° 7/ROL D-039-2016 que rechazó la solicitud de medidas provisionales presentada por la interesada con fecha 10 de marzo

⁴ Artículo 44°: *Será obligación de la Empresa cerrar a su costo, por uno y otro lado, la faja de la vía en toda su extensión...* (DFL N° 1 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 1993).

de 2017, que *“Esta situación es permanente por lo que no puede ser calificada de inminente. Todos los sistemas de transporte están sujetos a este tipo de vandalismo, los que se producen frecuentemente, por ejemplo, en el metro y las autopistas. Por otra parte, existen personas que descuidadamente intentan pasar por las vías lugares habilitados”*

Por su parte, y tal como se sostiene en el punto 3 de esta presentación, EFE ha realizado una licitación pública con la finalidad de que, a través del contrato de suministro, se incorporen condiciones de seguridad superiores a las actuales en la obligación legal de mantener el confinamiento de la vía férrea. De esta manera, sin perjuicio de los esfuerzos efectuados por EFE para minimizar la ocurrencia de actos delictuales que atentan en contra de bienes de la empresa y en contra de los usuarios, como bien se hizo referencia en presentación de 6 de febrero de 2017, no resulta razonable culpar al titular, por la ocurrencia de los mismos. En este sentido, la Dirección Ejecutiva del SEA, en la Res. Ex N°62 de 18 de enero de 2017, indica que *“no es posible adjudicar una situación delictiva a una obra que tiene como objetivo reestablecer la permeabilidad vial transversal, tanto peatonal como vehicular en la faja vía, proporcionando mayores estándares de seguridad, por lo que se estima que lo reclamado no es imputable a EFE”*.

Por otro lado, los interesados, aluden a la existencia de un riesgo inminente a la salud en relación a la vida y costumbres de los grupos humanos, *“ligado a las deficiencias de iluminación en las pasarelas, de las cuales EFE aún no se ha hecho cargo”* (p.3). Para acreditar lo anterior, se acompaña entrevistas y fotografías, indicando que existiría una *“sensación generalizada de inseguridad por parte de los vecinos”*.

Sobre el particular, cabe hacer presente que la luminaria ha sido debidamente instalada y sujeta a procesos de mantención. En efecto, no sólo se ha instalado luminaria en pasarelas y pasos multipropósitos, sino que también se someten dichas instalaciones a procesos de mantención y reposición. Lo anterior, lo puede constatar vuestra autoridad mediante el contrato *“Servicio de Aseo y Mantenimiento Menor en Recintos de Estaciones Hogares Ferroviarios y Pasarelas”*, celebrado con Asesorías y Servicios Integrales San Luis SPA adjunto en Anexo 6 de esta presentación. De esta manera, no queda claro cuál es riesgo inminente a la salud alegado por la interesada, quien se limita a identificar consecuencias abstractas no necesariamente imputables al titular como lo es *“la sensación de inseguridad”*. En efecto, no es posible establecer una relación de causalidad entre el uso de pasarelas y un aumento de la delincuencia. Lo anterior debido que, al igual que los actos de vandalismo en la faja vía, los hechos de delincuencia son riesgos de carácter permanente ocasionados por el actuar de terceros. Asimismo, no se considera que el cruce a nivel a través de los antiguos pasos ilegales también producía situaciones de

inseguridad, pero mucho mayores a las actuales, debido al riesgo de accidentabilidad por el propio material rodante, el que se reduce sustantivamente con las pasarelas y otras formas de cruce en actual uso.

Por otro lado, y en relación a las condiciones de seguridad, se hace presente tal como se señaló en escrito de fecha 6 de febrero de 2017 que, EFE ha implementado un sistema de control denominado Puesto de Vigilancia y Seguridad (PVS), que opera en el Puesto Central de Comando (PCC), en base al Sistema de Cámaras de vigilancia de circuito cerrado (CCTV) del corredor, que incluye las cámaras PTZ con las cuales cuentan todas las pasarelas habilitadas. En caso de detectarse una situación irregular, se da aviso de inmediato a Carabineros de Chile a través de un enlace CENCO. Adicionalmente, se cuenta con un Plan de Seguridad y Vigilancia conformado por tres elementos fundamentales: factor humano (Supervisores, Vigilantes, y Guardias), la tecnología y los procedimientos definidos, respecto de los cuales se ha debidamente capacitado a todo el personal de seguridad, y finalmente, se lleva registro de novedad con objeto de evaluar aquellos hallazgos que evidencian necesidades de ajustes en el proceso.

Finalmente, los interesados solicitan de acuerdo, a lo indicado por EFE en el Informe de Conectividad el Subprograma Seguridad y Confinamiento, en orden que las obras en ningún caso implican un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, precisar *“qué se considera por aumento significativo”*.

Las conclusiones del Informe de Conectividad, en efecto, dan cuenta de que las obras en ningún caso implican un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, más aún considerando el mejoramiento del estándar de seguridad que conlleva la implementación de las mismas. En este contexto, solicitamos a vuestra autoridad, indicar a los interesados que tales apreciaciones pueden desprenderse de las conclusiones consignadas en las páginas N°s 38 y 39 del respectivo informe.

En efecto, en este sentido vuestra autoridad podrá concluir que el Subproyecto “Seguridad y Confinamiento” ha permitido optimizar las condiciones de seguridad de quienes cruzan por la faja vía y de ningún modo ha implicado una pérdida en la conectividad y accesibilidad a transportes o bienes y servicios. En este sentido, estima el Servicio de Evaluación Ambiental en su Res. Ex n°62/2017 de 18 de enero de 2017 que *“no es posible concluir que estas nuevas obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” impliquen un aumento de los impactos generados por la línea férrea, ni tampoco es posible concluir que ellas signifiquen una obstrucción a la libre circulación, a la conectividad o a un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento*

a las personas. Así, es posible afirmar que no se configura una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres, a propósito de las obras del Subproyecto "Seguridad y Confinamiento" (Considerando N°10.2.9).

En definitiva, reiteramos que, a casi tres años de funcionamiento del Proyecto aprobado por RCA 373/2013, este ha implicado una mejora sustantiva en la calidad de vida de sus usuarios, y por su parte, la implementación de las obras de seguridad y confinamiento han significado una disminución considerable en los accidentes asociados al cruce de la faja vía, garantizando el acceso, y traslado a cerca de 20 millones de personas al año.

5. Acerca de las consideraciones que se deben tener presente al dictar la resolución que pone termino al procedimiento sancionatorio.

Que, de manera adicional, se solicita a vuestra autoridad, tener presente las siguientes circunstancias señaladas por EFE, a lo largo de este procedimiento, a la hora de dictar la resolución que ponga termino al procedimiento sancionatorio las siguientes circunstancias:

En relación al Cargo N°1 de la Res. Ex N°1/D-039-2016 se solicita a vuestra autoridad tener presente lo siguiente:

- El hecho que se estima constitutivo de la infracción **no se ha configurado en los términos indicados en la formulación de cargos**, dado que las superaciones a los valores regulados en el D.S. N° 38/11 son inferiores a las imputadas.
- Se deben considerar válidas las mediciones correspondientes a los meses de agosto y septiembre de 2014, en atención a que **éstas se efectuaron con instrumentos que contaban con calibración vigente.**
- Se deben considerar válidos los datos obtenidos mediante la aplicación del estándar internacional ISO9613-2:1996 para el cálculo de los niveles de ruido de fondo. Estos valores fueron obtenidos mediante la correcta utilización del Software MINERVA, que permite estimar los Niveles de Potencia Sonora (NWS o Lw) a partir de las mediciones de Niveles de Presión Sonora (NPS o Lp).
- No se superaron los límites establecidos en el D.S N° 38/2011 respecto de algunas mediciones, considerando las zonas en las cuales se emplazaron efectivamente de los puntos de medición. En efecto, se desprende que del total de las 96 superaciones correctamente imputadas por la autoridad 83 fueron subsanadas mediante el sistema de gestión que ha implementado EFE mensualmente, en base a los resultados de las campañas de monitoreo de

ruido. Respecto a las demás, no fue posible efectuar mediciones con posterioridad en los mismos puntos de monitoreo, dado que no se volvieron a realizar trabajos en dichos lugares. Todo lo anterior, se constata en el Informe “Monitoreo de Ruido – Etapa de Construcción Proyecto Mejoramiento Integral de la infraestructura ferroviaria tramo: Santiago- Rancagua”, acompañado en anexo de los Descargos.

- La calificación efectuada por vuestra autoridad mediante Res. Ex N°1/ROL D-039-2016 es improcedente, puesto que se trata de una infracción de carácter leve. En efecto, (i) la formulación de cargos imputa incumplimiento de la norma de emisión de referencia y no el incumplimiento de las condiciones contempladas para el control de ruido del Proyecto; (ii) las superaciones de los valores de emisión no han sido permanentes y se han subsanado en el periodo evaluado mediante el cumplimiento de las medidas de control de ruido contempladas en la RCA373/2013; (iii) Finalmente, en autos, concurren una serie de circunstancias atenuantes tales como a) la conducta anterior positiva asociada al cumplimiento, b) conducta posterior positiva asociada al cumplimiento, y ninguna circunstancia agravante.

Por su parte, en relación al cargo N°2, de la Res. Ex N°1/D-039-2016, se solicita a vuestra autoridad tener presente lo siguiente:

- **La resolución que formula cargos adolece de un vicio de legalidad** y por lo tanto debe ser dejada sin efecto toda vez que existe una (i) falta de motivación de la formulación de cargos (ii) Por encontrarse pendientes reclamaciones administradas a la fecha de la formulación de cargos (iii) Por existir una falta de competencia de la superintendencia para sancionar el fraccionamiento por variación de instrumento.
- **EFE ha dado cumplimiento a una obligación legal de seguridad al confinar las vías asociadas al Proyecto.** La ejecución de las obras y actividades del subprograma “Seguridad y Confinamiento” obedecen al cumplimiento de políticas de seguridad necesarias para ser implementadas por EFE en todo momento, como parte del cumplimiento del servicio que está obligado a prestar por su Ley Orgánica. Al respecto, dicha ley en su artículo 44 señala que *“será obligación de la Empresa [de Ferrocarriles del Estado] cerrar a su costo, por uno y, por otro lado, la faja de la vía en toda su extensión...”*
- **Las obras de seguridad y confinamiento no deben ingresar por sí solas al SEIA.** El subprograma “Seguridad y Confinamiento”, no constituye por sí mismo una modificación a la línea férrea Santiago – Rancagua. Vuestra autoridad puede constatar lo anterior al analizar los criterios establecidos en Ord. N° 103.050, de 22 de septiembre de 2010, del Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, que “Imparte instrucciones sobre

las consultas de pertinencia de ingreso de proyectos o actividades al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental”, cuyos criterios posteriormente fueron replicados en el nuevo Reglamento del SEIA (D.S N°40/2012 del Ministerio del Medio Ambiente) en su artículo 2 letra g) y el Oficio Ord. N°18105/2018 de 2 de agosto 2018, del Servicio de Evaluación Ambiental que dispone que “En cuanto a las obras comprendidas dentro del subproyecto declarado en el master plan como (1) Seguridad y Confinamiento” – aquellas tendientes a evitar el tránsito peatonal y vehicular en superficie, a través de la habilitación de pasos desnivelados-. Estas no corresponden a obras y acciones listados en el artículo 3° del RSEIA. Particularmente no configuran ninguna su tipología del literal e) del artículo 10 de la Ley 19.300 y del artículo 3° del RSEIA, puesto que entre ellas no se incluyen ni nuevos terminales de ferrocarriles ni nuevas vías férreas⁵”.

- **Las obras de seguridad y confinamiento fueron debidamente consideradas por la autoridad.** Si bien, a lo largo de este procedimiento, mi representada ha considerado que estas obras no deben someterse a evaluación dado que no presentan nuevos impactos ambientales, sino que por el contrario pretenden evitar accidentes y proteger a la población, debemos señalar que, tal como ha sostenido el Servicio de Evaluación Ambiental, en Oficio Ord. N°18105/2018 de 2 de agosto 2018, el titular se ha referido al proyecto “Seguridad y Confinamiento” según consta en los antecedentes de evaluación. Por lo anterior, se comparte la opinión del ente administrador del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, en orden a que en los hechos se incluyó el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” en la evaluación que culminó con la Resolución de Calificación Ambiental N°373/2013, y por lo tanto, se consideraron los impactos asociados a las obras de ambos subproyectos.
- **No concurren los supuestos facticos que se requieren de conformidad a artículo 11 bis de Ley 19.300 para sancionar por fraccionamiento.** En efecto de conformidad a lo señalado por vuestra autoridad en la Res. Ex 536/2019 no existe en los hechos unidad de proyecto, ni tampoco la consideración conjunta de los Subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” es idóneo para generar la consecuencia de variar el instrumento de evaluación” o “eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto ambiental⁶. Pues bien, vuestra autoridad podrá constatar sobre la base del Oficio ORD. N°181105/2018 del Servicio de Evaluación Ambiental, que el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” fue debidamente considerado por la autoridad ambiental a la hora de dictar la Resolución de Calificación Ambiental N°373/2013 y también se consideró en detalle al

⁵ Oficio Ord. 18105/2018 de 02 de agosto de 2018, Servicio de Evaluación Ambiental, p. 6

⁶ Considerando N°78 de la Resolución Exenta N°536/ROL N°D-001-2019 de 22 de abril de 2019

resolver el reclamo administrativo por el propio Servicio de Evaluación Ambiental, en la Resolución Exenta N°62/2017 de 18 de enero de 2017. En ese contexto, “carece de sentido volver a exigir al Titular someterlas al SIEA”. Por lo tanto, es posible desestimar en este punto la concreción del segundo elemento del tipo infraccional, puesto que en el titular en efecto se ha referido al subproyecto Seguridad y Confinamiento el cual por tanto ha sido debidamente considerado por el ente técnico quien adicionalmente ha destinado la concurrencia de efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley 19.300.

- **Finalmente, no concurre el elemento subjetivo para configurar el supuesto fraccionamiento.** El término “a sabiendas” utilizado por el artículo 11 bis de la Ley N°19.300, presupone que el proyecto cuyo fraccionamiento se imputa, se efectúa con la intención de eludir el ingreso o la vía de ingreso adecuada al SEIA. De esta manera, para configurar el denominado “fraccionamiento” no basta con la sola concurrencia de algunas conductas descritas en el artículo 11 bis, sino que es necesario además la existencia de un elemento subjetivo. Este elemento necesariamente debe ser acreditado, cuestión que, no efectuado vuestra Superintendencia, ni los interesados en autos, quienes en términos generales se han limitado a imputar un presunto incumplimiento normativo sin entregar mayores antecedentes que acrediten este elemento. En efecto, de conformidad al estándar establecido por el artículo 11 bis de la Ley N°19.300 y reiterado en vuestra Res. Ex N°556/2016, no basta con acreditar que el titular de un proyecto haya sabido o debido saber que todas las obras debían someterse conjuntamente a evaluación ambiental, sino que se debe acreditar que tal omisión se ha realizado con el específico ánimo de evitar que la autoridad conociera y evaluara los impactos ambientales del conjunto de las obras de un proyecto. En consecuencia, como podrá constatar, lo anterior, no se condice con la conducta desplegada por EFE quien ha declarado expresamente la existencia y alcance de las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” dentro de evaluación, y sólo ha pretendido cumplir con sus obligaciones de mejorar la seguridad de las vías, y por esa vía de las personas.

Por tanto, en atención a lo expuesto solicitamos a vuestra autoridad, tener presente las consideraciones de hecho que hemos hecho valer en este escrito en relación a las preocupaciones vertidas por los interesados en el presente procedimiento sancionatorio y sírvase vuestra autoridad en relación al Cargo N°1 de la Res. Ex N°1/D-039-2016, a aplicar la mínima sanción que en derecho corresponda, declarando procedente las circunstancias atenuantes alegadas tanto en escrito de observaciones a la prueba como en los descargos. Por su parte, en relación al Cargo N° 2 de la Formulación de Cargos, se solicita a vuestra autoridad, la absolución del cargo, puesto que no se configura el hecho infraccional que se imputa, o en subsidio, para el improbable caso de que decida

sancionar, sírvase vuestra a autoridad a imponer la mínima sanción que en derecho corresponda, ponderando las circunstancias atenuantes que señaladas en los descargos y en escrito de observaciones a la prueba.

EN EL PRIMER OTROSI: ACOMPAÑA DOCUMENTOS: De conformidad a lo señalado en lo principal de este escrito, sírvase vuestra autoridad a tener por acompañados en esta presentación los antecedentes que se indican de conformidad al siguiente detalle:

- Anexo 1:
 - Minuta de Beneficios Metrotren Nos y Rancagua, que interpreta resultados de encuesta IPSOS.
 - Registro de los hitos comunicacionales de la operación Metro Tren Rancagua Nos, y que da cuenta de los beneficios sociales que ha tenido la ejecución del proyecto.
- Anexo 2:
 - 2.1 Informe Mantenimiento Correctivo de Pasarelas, Ascensores y Luminarias, 2017-2018
 - 2.2 Copia de correo electrónicos que da cuenta de los actos vandálicos sufridos en pasarelas, luminaria y ascensores.
- Anexo 3: Contrato de “*Servicio de Inspección, apertura, y cierre de ascensores*”, de fecha 14 de enero de 2019 y Cotización 12/2018 de 11 de diciembre de 2018.
- Anexo 4:
 - 4.1 Contrato Servicio de Mantenimiento de Ascensores en pasarelas Peatonales Tramo Alameda-Nos de fecha 1 de noviembre de 2018.
 - 4.2 Contrato de Suministro, Montaje y Mantención de Ascensores en Pasarelas Tramo Alameda Nos de 25 de julio de 2017.
- Anexo 5:
 - 5.1 Diagrama con características y dimensiones de las barreas de seguridad en proceso de implementación.
 - 5.2 Contrato de Suministro e Instalaciones de Cierros Reforzados Faja Vía Etapa 2 de 25 de abril de 2019.
 - 5.3 Estado de Avance 1 y 3 de confinamiento con cierros reforzados con imágenes georreferenciadas
- Anexo 6: Contrato de “*Servicio de Aseo y Mantenimiento Menor en Recintos de Estaciones Hogares Ferroviarios y Pasarelas*”, celebrado con Asesorías y Servicios Integrales San Luis SPA

Por tanto, se solicita a vuestra a autoridad, tener por acompañados los antecedentes previamente individualizados.

EN EL TERCER OTROSÍ: Mediante esta presentación solicito reserva de información en relación a los documentos adjuntos a esta presentación, conforme se expone.

En virtud del art. 6 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, “LO-SMA”), en relación con el art. 21 N° 2 de la ley N° 20.285, sobre acceso a la información pública, se solicita reserva de información de los anexos **2.1, 2.2, 3, 4.1,4.2, 5.2, y 6** listados en lo principal de este escrito y que cuentan con cláusulas de confidencialidad.

Lo anterior, pues se trata de información de carácter comercial sensible y estratégico para EFE, por estar asociada a negocios vigentes o que bien puede afectar futuras negociaciones con proveedores, al tiempo de tratarse de los términos de contratación con terceros, de manera que su divulgación puede comprometer derechos de aquellos.

La referida reserva se encuentra amparada constitucional y legalmente, pues el propio artículo 8 de la Constitución Política de la República permite decretar la reserva o secreto fundando en causales consagradas en ley de quórum calificado.

En este marco, la ley N° 20.285, sobre acceso a la información pública, consagra las causales de reserva o secreto en el artículo 21, cuyo numeral 2 incorpora el secreto empresarial como límite al ejercicio del deber de transparencia, y al correlativo derecho de acceso a la información, al consagrar como causal de reserva: “(...) Cuando su publicidad, comunicación o conocimiento afecte los derechos de las personas, particularmente tratándose de su seguridad, su salud, la esfera de su vida privada o derechos de carácter comercial o económico” (el destacado es nuestro).

Por su parte, las decisiones del Consejo para la Transparencia contenidas en los roles A204-09, A252-09, A114-09, C501-09, C887-10 y C515-11, entre otras, establecen los criterios para determinar si la información contiene información empresarial cuya divulgación pueda afectar los derechos económicos y comerciales del tercero involucrado, en este caso, en los siguientes términos:

- a) La información debe ser objeto de razonables esfuerzos para mantener su secreto;
- b) Debe tratarse de información secreta, es decir, que no sea generalmente conocida ni fácilmente accesible para personas introducidas en los círculos en que normalmente se utiliza el tipo de información en cuestión; y
- c) La información debe tener un valor comercial por ser secreta, toda vez que poseer la información con ese carácter proporciona a su titular una ventaja competitiva o, a contrario sensu, su publicidad pueda afectar significativamente su desenvolvimiento competitivo”.

En razón de lo anterior, EFE. efectúa esfuerzos para evitar su divulgación y mantener el secreto fuera del ámbito de la administración de la empresa y de sus proveedores y clientes, por lo cual no cabe sino concluir que dichos antecedentes se encuentran amparados por la causal de reserva o secreto del

art. 22 N° 2 de la ley N° 20.285. En efecto, la publicidad de estos antecedentes afectaría derechamente las ventajas competitivas del titular frente a otros competidores que presten servicios equivalentes y de los terceros con otros clientes.

Por tanto, se solicita a Ud. acceder a la reserva de información antes indicada, tachando, además, los datos referidos a nombres del adjudicatario, ingresos, costos y utilidades que en esta presentación se han indicado.

Sin otro particular, le saluda atentamente,



Javier Vergara Fisher
pp. Empresa de Ferrocarriles del Estado