

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

MAT.: 1. Solicita se tenga presente 2. Acompaña documentos.

ADJ.: Documentos que indica

Santiago, 26 de agosto de 2020

Sr.

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 Ferrocarriles del Estado (en adelante, “EFE”), ambos domiciliados para estos efectos en calle Badajoz N°45, Piso N°8, comuna de Las Condes, Región Metropolitana, en procedimiento sancionatorio Rol N° D-039-2016, de conformidad a lo establecido en el artículo 10 y 17 letra h) de la Ley N°19.880 que “*Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado*”, vengo en solicitar se tengan presente las circunstancias que a continuación se indican:

I. ANTECEDENTES

1. Proyecto Mejoramiento Integral de Infraestructura Ferroviaria Tramo Alameda 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”), cuya Declaración de Impacto Ambiental fue calificada favorablemente 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”).

2. Objeto del Proyecto: 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 en que, durante el año 2019, 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 este sentido, 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, solo 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.

3. Procedimiento Sancionatorio Rol N° D-039-2016: En relación con las obras que han sido objeto de discusión de este proceso sancionatorio¹ (cierre de vía férrea y desnivelación de pasos peatonales y vehiculares contempladas dentro del Subproyecto Seguridad y Confinamiento), se hace presente lo siguiente:

- a) Estas obras fueron mencionadas y consideradas en el Anexo 7.3 de la DIA del Proyecto de Mejoramiento Integral, por lo tanto, en la evaluación ambiental de dicho proyecto fueron contempladas.
- b) Posteriormente, éstas fueron detalladas en el escrito en que se solicitan los rechazos a los recursos administrativos, los que se encuentran actualmente en tramitación, oportunidad en la cual se explicó y fundamentó porque no debían someterse al SEIA y que, en caso que se consideraran como modificaciones del proyecto Ferroviario, se fundamentó que no constituían un “cambio de

¹ Tal como se hizo presente en escrito de observaciones a la prueba presentado con fecha 10 de mayo de 2019.

consideración” del mismo, y que, por lo tanto, tampoco debía someterse al SEIA en razón de ello.

- c) Por su parte, importante es hacer presente que la Dirección Ejecutiva del SEA, al resolver respecto de dichas reclamaciones se pronunció en el sentido que, respecto de dichas obras, no existen antecedentes que justifiquen la existencia de los efectos, características o circunstancias que obligan a presentar un EIA, en particular, en lo que dice relación con la alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, respecto de un posible o eventual aumento de sus tiempos de desplazamiento o de la posibilidad de restricción al acceso a servicios y equipamientos básicos (artículo 7 inc. 6° letras b) y c) del RSEIA, en relación con artículo 11 letra c) de la Ley 19.300)².
- d) Finalmente, mediante Oficio Ord. N°181105/2018 solicitado por esta SMA, la Dirección Ejecutiva del SEA precisó que *“todas las obras incluidas en los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto Rancagua Express, considerados en su conjunto, como se explicó, ya fueron evaluadas en el marco del SEIA en la RCA N°373/2013 al estar incluidas en la DIA, singularizada como “Mejoramiento Integral de Infraestructura Ferroviaria Tamo Santiago-Rancagua”, por lo que carece de sentido exigir a EFE el ingreso al SEIA de un supuesto nuevo proyecto que comprenda textual y explícitamente ambos subproyectos por los mismos motivos”*.

Así las cosas, para mí representada es evidente que dichas obras no debían someterse al SEIA en sí mismas ni como modificación del Proyecto, que no constituían un fraccionamiento ni una división del Proyecto, dado que fueron mencionadas y descritas adecuadamente en la

² Sobre el particular, la Resolución Exenta N°62/2017 de 18 de enero de 2017, de la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental que resuelve el recurso de reclamación atinente al proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua” entre los considerandos 10.1, 10.2, y 10.3 se descarta que el proyecto objeto de evaluación produzca los efectos del artículo 11 letra a) y c) de la LBGMA, sosteniendo, a propósito del artículo 11 letra c) y en relación al subproyecto “Seguridad y Confinamiento” 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)”*.

evaluación del mismo y que se descartó respecto de ellas la existencia de efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la ley N° 19.300, como se señaló en su oportunidad.

II. ACERCA DE LAS MEJORAS QUE EFE PRETENDE DESARROLLAR EN LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA A LA LINEA SANTIAGO - NOS:

Pasados ya algunos años de operación del servicio de transporte público ferroviario, y demostrada la enorme necesidad de la cual EFE se hizo cargo bajo el concepto de infraestructura pública -en relación a los cientos de miles de personas que lo ocupan regularmente- la compañía ha debido enfrentar la necesidad dotar de mayor seguridad no solo a los usuarios de los servicios, sino que también a la operación ferroviaria propiamente tal.

De público conocimiento es que, durante el mes de octubre de 2019, ocurrió el denominado “estallido social” que significó la vulneración de una parte importante de la infraestructura pública, incluida la de EFE. Esto último, se tradujo en una serie de daños tanto a las estaciones como a las vías férreas, que se vieron expuestas al vandalismo, lo que afectó gravemente la continuidad en la operación, debiendo EFE triplicar los esfuerzos y recursos para poner en servicio nuevamente la infraestructura dañada.

En razón de lo anterior y en cumplimiento con este compromiso permanente de mejorar el estándar del servicio de transporte público, EFE contempla desarrollar mejoras en las obras del proyecto “*Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago Rancagua*”, contenido en la RCA N°373/2013, así como de las obras asociadas a las actividades del proyecto “*Seguridad y Confinamiento*”, que se mencionaron en el proceso de evaluación ambiental. Particularmente, respecto de estas últimas, se pretende efectuar un reemplazo de parte de dichas obras y la construcción de nuevas instalaciones que permitan aportar mayor seguridad tanto a los usuarios de los distintos servicios de pasajeros, como a la operación ferroviaria.

Atendido lo anterior, entre las obras que se contempla someter al SEIA se encuentran las siguientes:

1. Seguridad de Vías: El proyecto considerará modificaciones en materia de seguridad, mediante la incorporación de: i) un nuevo puesto de monitoreo de la línea; ii) el reforzamiento en el confinamiento de la faja de la vía y; iii) la implementación de cámaras conectadas al Centro de Control, capaces de detectar la presencia de personas en las vías.
2. Seguridad de estaciones: Se contemplan obras en las estaciones existentes, reforzando las condiciones de seguridad mediante la implementación de cámaras de seguridad conectadas a un Centro de Control, reforzando la iluminación en sus accesos, y habilitando el paso nocturno en las estaciones Lo Blanco; Freire, y Maestranza, todas ubicadas en la comuna de San Bernardo.
3. Pasos peatonales: Se considera el retiro de **14 Pasos Peatonales existentes (pasarelas)** y su reemplazo por pasos multipropósitos de conformidad al siguiente detalle:

| Pasarelas existentes que se retirarán | | |
|---------------------------------------|-----------------------|---------------------|
| Nº | Pasarela | Comuna |
| 1 | Los Molles | Pedro Aguirre Cerda |
| 2 | Temístocles | Lo Espejo |
| 3 | Seis Sur | |
| 4 | Salvador Allende | |
| 5 | Adolfo López | |
| 6 | Eduardo Frei Montalva | |
| 7 | Lo Espejo | |
| 8 | Fach | |
| 9 | Lo Blanco | El Bosque |
| 10 | Loncomilla-México | San Bernardo |
| 11 | Santa Marta | |
| 12 | Esmeralda | |
| 13 | Enrique Madrid | |
| 14 | La Selva | |

4. Pasos multipropósitos: Se contempla la construcción, en principio, de **25 nuevos pasos multipropósitos** de los cuales 14 corresponden al reemplazo de pasarelas existentes que serán retiradas y 9 son adicionales a las otras pasarelas que se retirarán, mejorando así la conectividad de los correspondientes sectores. Los pasos que serán construidos son los siguientes:

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| ○ Departamental | Rautén |
| ○ Centro América | Los Molles |
| ○ Temístocles | Cuatro Sur |
| ○ Seis Sur | Salvador Allende Sur |
| ○ Las Torres | Adolfo López |
| ○ Eduardo Frei Montalva | Lo Espejo |
| ○ Fach | Lo Blanco |
| ○ Loncomilla-México | Santa Marta |
| ○ Doce de Febrero | Estación San Bernardo |
| ○ Covadonga | Esmeralda |
| ○ Norte Maestranza | Sur Maestranza |
| ○ Enrique Madrid | La Selva |
| ○ Rinconada de Nos | |

Dichos pasos multipropósitos se suman a los existentes en los sectores: Ramona Parra, Cinco Pinos, y Salvador Allende.

Por su parte, hacemos presente que estos pasos multipropósitos, consisten en pasos bajo la línea férrea, que permiten el tránsito de peatones, ciclistas y personas con carros de arrastre (de ferias, venta de productos), pero no de vehículos, y que permiten una conectividad más expedita que las pasarelas peatonales en altura.

5. Paso vehicular: Se contempla la implementación de un Paso Vehicular Desnivelado (PVD), dando continuidad a la Calle Salvador Allende ubicada en la comuna de Pedro Aguirre Cerda, el cual tiene aparejado un paso peatonal. De esta manera, dicho Paso Vehicular se suma a los 22 PVD existentes.

Así, con las obras mencionadas anteriormente, desde el punto de vista peatonal se proyecta aumentar en un 39% los puntos de conexión entre ambos lados de la línea férrea, pasando de 38 a 53 puntos de conexión, disminuyendo en un 29% la distancia media entre dichos puntos, pasando de 575 m a 407 m. En dicho cálculo contempla la eliminación de 14 pasarelas, la existencia de 28 pasos multipropósitos (25 de los cuales se construirán con el proyecto), 19 pasos peatonales asociados a los PVD (1 de los cuales se construirá con el presente proyecto), la mantención de 3 pasarelas y la habilitación del paso nocturno en 3 estaciones, tal como se muestra en el Anexo 1 de esta presentación.

Por otra parte, desde el punto de vista vehicular, se proyecta aumentar en un 5% los puntos de conexión, pasando de 22 a 23 Pasos Vehiculares Desnivelados, lo que disminuirá en un 5% aproximadamente la distancia media entre los puntos de conexión, pasando de 959 m a 915 m, tal como se muestra en Anexo 2 de esta presentación.

En efecto, el paquete de obras complementarias, responderá no solo a la obligación legal que como Empresa del Estado tiene mi representada, sino que también abordará los problemas que se presentaron una vez ocurridos los hechos del pasado octubre de 2019, en donde la operación se vio gravemente afectada y, como consecuencia de ello, el perjuicio que sufrieron millones de usuarios al ver mermada sus posibilidades de transportarse de manera segura y confiable.

En este sentido, el sometimiento de estas nuevas obras complementarias al SEIA abordará, además, las preocupaciones que los Interesados han presentado a lo largo del presente procedimiento sancionatorio, referentes a la supuesta falta de puntos de conexión entre ambos lados de la línea férrea, el diseño de las pasarelas, y las medidas de seguridad del proyecto. Con todo, cabe hacer presente, que la implementación de estas medidas en ningún caso significa que mi representada no haya actuado conforme a derecho, dado que tal como ha quedado demostrado de la resolución de la dirección Ejecutiva del SEA que rechazó los reclamos respectivos, como de las alegaciones presentada por mi representada en su escrito de fecha 19 de junio de 2019, EFE, en todo momento ha cumplido con la legislación

vigente al tiempo de la construcción y ha adoptado las medidas necesarias para la seguridad de sus instalaciones y de los pasajeros.

Por tanto, en atención a lo expuesto solicitamos a vuestra autoridad, tener presente las intenciones de EFE, en cuanto a someter al SEIA un proyecto que, en lo particular, busca mejorar las condiciones de seguridad tanto de los usuarios del transporte público como de la vía entre Santiago y Rancagua.

OTROSI: ACOMPAÑA ANEXOS QUE INDICA: De conformidad a lo señalado en lo principal de este escrito, se acompañan a esta presentación los siguientes anexos:

Anexo N° 1: Tabla que da cuenta de la Conectividad Peatonal proyectada considerando instalaciones existentes, eliminadas y nuevas.

Anexo N° 2: Tabla que da cuenta de la Conectividad Vehicular proyectada, considerando instalaciones existentes, y nuevas.

**JAVIER VERGARA
FISHER**

Firmado digitalmente por
JAVIER VERGARA FISHER
Fecha: 2020.08.26
12:44:22 -04'00'

**Javier Vergara Fisher
pp. Empresa de Ferrocarriles del Estado**

Adj:

- Anexo 1: Tabla que da cuenta de la Conectividad Peatonal proyectada considerando instalaciones existentes, eliminadas y nuevas.
- Anexo 2: Tabla que da cuenta de la Conectividad Vehicular proyectada, considerando instalaciones existentes, y nuevas.

ANEXOS

ANEXO N° 1
Tabla Conectividad Peatonal

| CONECTIVIDAD PEATONAL | | PK | Distancia |
|----------------------------|------------------------|-------|-----------|
| Pasada Peatonal existente | Blanco - Arica | 780 | (m) |
| Pasada Peatonal existente | Iquique | 1.380 | 600 |
| Pasada Peatonal existente | Antofagasta | 1.680 | 300 |
| Pasada Peatonal existente | Camino a Melipilla | 2.100 | 420 |
| Pasada Peatonal existente | Autopista del Sol | 2.800 | 700 |
| Pasada Peatonal existente | Carlos Valdovinos | 2.950 | 150 |
| PMP construido por PRX | Ramona Parra | 3.730 | 780 |
| PPD construida por PRX | Ramona Parra | 3.770 | 40 |
| PMP proyectado | Departamental | 4.180 | 410 |
| Pasada Peatonal existente | Departamental | 4.250 | 480 |
| PMP proyectado | Rautén | 4.450 | 200 |
| PMP proyectado | Centro América | 4.650 | 400 |
| Pasada Peatonal por PRX | Bombero Ossandon | 5.050 | 400 |
| PPD construida por PRX | Pasaje 6 Huamalata | 5.360 | 310 |
| PMP proyectado | Los Molles | 5.620 | 260 |
| PPD construida por PRX | Los Molles | 5.620 | |
| Pasada Peatonal existente | Lo Ovalle | 6.000 | 380 |
| PMP proyectado | Temistocles | 6.380 | 380 |
| PPD construida por PRX | Temistocles | 6.380 | |
| PMP proyectado | Cuatro Sur | 6.540 | 160 |
| PMP proyectado | Seis Sur | 6.650 | 110 |
| PPD construida por PRX | Seis Sur | 6.650 | |
| PMP construido por PRX | Salvador Allende Norte | 6.820 | 170 |
| PMP proyectado | Salvador Allende Sur | 7.100 | 280 |
| PPD construido por PRX | Salvador Allende Sur | 7.100 | |
| Pasada Peatonal proyectada | Salvador Allende | 7.200 | 100 |
| PMP proyectado | Las Torres | 7.500 | 300 |
| PMP proyectado | Adolfo Lopez | 7.640 | 140 |
| PPD construida por PRX | Adolfo Lopez | 7.640 | |
| Pasada Peatonal por PRX | Eduardo Frei Montalva | 7.950 | 310 |
| PMP proyectado | Eduardo Frei Montalva | 7.960 | 10 |
| PPD construida por PRX | Eduardo Frei Montalva | 7.960 | |
| PMP proyectado | Lo Espejo | 9.510 | 1.550 |
| PPD construida por PRX | Lo Espejo | 9.510 | |

| CONECTIVIDAD PEATONAL | | PK | Distancia |
|---------------------------|-------------------|--------|------------|
| Pasada Peatonal por PRX | La Oveja | 11.650 | 2.140 |
| PMP proyectado | Fach | 13.300 | 1.650 |
| PPD construida por PRX | Fach | 13.300 | |
| Estación | Lo Blanco | 13.580 | 280 |
| PMP proyectado | Lo Blanco | 13.660 | 80 |
| PPD construida por PRX | Lo Blanco | 13.660 | |
| PMP proyectado | Loncomilla Mexico | 14.250 | 590 |
| PPD construida por PRX | Loncomilla Mexico | 14.250 | |
| PMP proyectado | Santa Marta | 14.600 | 350 |
| PPD construida por PRX | Santa Marta | 14.600 | |
| Pasada Peatonal existente | Gran Avenida | 14.900 | 300 |
| Estación | Freire | 15.110 | 210 |
| PMP proyectado | Doce de Febrero | 15.300 | 190 |
| Pasada Peatonal existente | Colón | 15.630 | 330 |
| Pasada Peatonal existente | O'Higgins | 15.790 | 160 |
| PMP proyectado | Estación San Bdo | 15.820 | 30 |
| PVD existente | Covadonga | 16.120 | 300 |
| PMP proyectado | Covadonga | 16.140 | 20 |
| PVD existente | San José | 16.330 | 190 |
| PMP proyectado | Esmeralda | 16.480 | 150 |
| PPD construida por PRX | Esmeralda | 16.480 | |
| PMP proyectado | Norte Maestranza | 17.160 | 680 |
| Estación | Maestranza | 17.300 | 140 |
| PMP proyectado | Sur Maestranza | 17.400 | 100 |
| PVD existente | Eucaliptus | 17.830 | 430 |
| PMP proyectado | Enrique Madrid | 18.080 | 250 |
| PPD construida por PRX | Enrique Madrid | 18.080 | |
| PMP proyectado | La Selva | 18.730 | 650 |
| PPD construida por PRX | La Selva | 18.730 | |
| PMP proyectado | Rinconada de Nos | 19.140 | 410 |
| PMP construida por PRX | Cinco Pinos | 19.460 | 730 |
| PPD construida por PRX | Frida Khalo | 19.860 | 400 |
| Pasada Peatonal por PRX | Regina Galvez | 20.920 | 1.060 |
| Promedio | | | 407 |

| | | |
|--|--------------------|-----------|
| | Existente | 14 |
| | Construido por PRX | 24 |
| | Se eliminan | 14 |
| | Propuesto | 29 |
| | Total | 53 |

ANEXO N° 2
Tabla Conectividad Vehicular

| CONECTIVIDAD VEHICULAR | | PK | Distancia |
|-------------------------------|------------------------------|---------------|--------------|
| PVD existente | Blanco - Arica | 780 | (m) |
| PVD existente | Iquique | 1.380 | 600 |
| PVD existente | Antofagasta | 1.680 | 300 |
| PVD existente | Camino a Melipilla | 2.100 | 420 |
| PVD existente | Autopista del Sol | 2.800 | 700 |
| PVD existente | Carlos Valdovinos | 2.950 | 150 |
| PVD existente | Departamental | 4.250 | 1.300 |
| PVD construido por PRX | Bombero Ossandon | 5.050 | 800 |
| PVD existente | Lo Ovalle | 6.000 | 950 |
| PVD a construir | Salvador Allende | 7.200 | 1.200 |
| PVD construido por PRX | Eduardo Frei Montalva | 7.950 | 750 |
| PVD existente | Américo Vespucio | 8.590 | 640 |
| PVD existente | Lo Espejo | 9.550 | 960 |
| PVD existente | Ruta 5 | 10.400 | 850 |
| PVD construido por PRX | La Oveja | 11.650 | 1.250 |
| PVD construido por PRX | Lo Blanco | 13.680 | 2.030 |
| PVD existente | Gran Avenida | 14.900 | 1.220 |
| PVD existente | Colón | 15.630 | 730 |
| PVD existente | O'Higgins | 15.790 | 160 |
| PVD existente | San José | 16.330 | 540 |
| PVD existente | Eucaliptus | 17.830 | 1.500 |
| PVD construido por PRX | Las Palmas | 18.920 | 1.090 |
| PVD construido por PRX | Regina Galvez | 20.920 | 2.000 |
| Promedio | | | 915 |

Conectividad Vehicular

| | | |
|--|--------------------|-----------|
| | Existente | 16 |
| | Construido por PRX | 6 |
| | Propuesto | 1 |
| | Total | 23 |