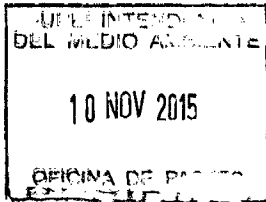




**ANT:** denuncia rol 760-2 de 19/05/14 por fraccionamiento del proyecto "Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago-Rancagua"

**Mat:** Aporta nuevos antecedentes que confirman la hipótesis de fraccionamiento



**Adj:** - Informe Técnico del Servicio Nacional de Discapacidad de fecha 5 de febrero de 2015.

- Set de fotografías tomadas por nuestros alumnos el sábado 26 de septiembre de 2015.

**CC:** Al 2° Tribunal Ambiental

Señor  
Cristián Franz Thorud  
Superintendente del Medio Ambiente  
**Presente**

Estimado Señor Superintendente:

**Valentina Alejandra Durán Medina y María Nora González Jaraquemada**, abogadas y profesoras del curso de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos del Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, en representación de los vecinos de la comuna de Lo Espejo y El Bosque: don **Marcelo Antonio Gálvez Martínez, Juan Andrés Alvarado Gómez, Paola Moreno Roble, Sandra Sánchez Pérez, José Antonio Ávila Ramírez, Raúl Prieto Sánchez y Margarita Huenchupán Millavil**, junto con saludarlo, solicitamos a Usted lo siguiente:

El objeto de la presente es poner en su conocimiento nuevos hechos que ratifican lo expuesto en la denuncia rol 760-2, ingresada en mayo de 2014, en la que se imputa la infracción a la disposición del artículo 11 bis de la Ley 19.300 por parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado ("EFE") en el proyecto Rancagua Express.

A continuación pasamos a exponer los nuevos antecedentes recabados por esta parte que ratifican lo señalado en la denuncia, mostrando cómo en los hechos, se trata de un proyecto fraccionado, en que solo se evaluó una parte de las obras, dejando una serie de obras e intervenciones en el territorio, sin evaluación ambiental. Al final de la presentación se incluye un set de fotografías de las pasarelas tomadas por el equipo del curso clínico de derecho ambiental durante la mañana del sábado 26 de septiembre pasado.



**Construcción de pasarelas:** En la evaluación ambiental, el titular del proyecto sostuvo en repetidas ocasiones que las materias relativas al confinamiento de la vía y sus consecuencias en la conectividad de la comuna no eran parte de la evaluación del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago Rancagua", ya que formaban parte del subproyecto "Seguridad y Confinamiento", proyecto que nunca ingresó al SEIA. Así las cosas, lo que cabe informar a continuación es cómo el fraccionamiento del proyecto y sus consecuencias se han materializado y evidenciado con posterioridad a la denuncia efectuada el día 19 de mayo de 2014, tal como lo señalamos en esa oportunidad, y como lo ha venido sosteniendo la comunidad afectada, sin que hasta entonces, hayan sido escuchados.

En primer lugar, la ejecución de los proyectos no ha sido por etapas, cuestión que lo eximiría de la hipótesis de fraccionamiento, sino que se han ejecutado simultáneamente -como se puede ver en el anexo a esta presentación-. Esta situación es evidente al ver cómo han evolucionado las obras, ya que con ello se puede apreciar que junto con el mejoramiento de la vía, se han ido construyendo las pasarelas y cruces que servirán posteriormente como cruce de un lado a otro del trazado del tren.

Sin perjuicio de que los cruces vehiculares en construcción permiten prever graves problemas de acceso para determinadas localidades y otras dificultades que no fueron evaluadas, preocupa especialmente a nuestros representados la cuestión de las pasarelas peatonales que EFE ha venido construyendo en forma conjunta con las obras del proyecto evaluado, pero, al margen del SEIA.

En la construcción de estas pasarelas no se han considerado sus impactos socioambientales en cuanto a la forma en que los habitantes de la comuna se desplazan, ni las dificultades que la ubicación y características de las pasarelas pueden acarrear para el libre desplazamiento de la población, especialmente en relación con los pasos peatonales que se construyen en San Bernardo y en Lo Espejo, generándose entonces un grave problema de conectividad.

En efecto, **cuando estas pasarelas, que ya están construidas** (como se aprecia en las fotografías que se acompañan), **se habiliten, y se cierren efectivamente los pasos informales que hoy existen y se usan a diario, los vecinos, que en un gran número son adultos mayores o realizan sus trayectos en bicicleta, además de aquellos que sufren de alguna discapacidad que dificulta su desplazamiento, tendrán muchas mayores dificultades para llegar a sus destinos, perdiendo acceso a servicios básicos, además de verse separados del resto de los habitantes que se encuentran al otro lado de la vía.**

Este impacto ambiental descrito, en su variable sociocultural, **que no fue evaluado, porque el proyecto se fraccionó, y respecto del cual no se dispusieron entonces medidas apropiadas de mitigación, reparación o compensación, implica además el incumplimiento de normativa asociada a la accesibilidad universal** con que deben contar los espacios públicos. Así encontramos que las pasarelas vulneran lo dispuesto en al menos dos cuerpos normativos:





a) **Ley 20.422 que "Establece Normas Sobre Igualdad De Oportunidades e Inclusión Social De Personas Con Discapacidad"**. Dicha ley se ve vulnerada en sus artículos 23 y 28 ya que en dichas disposiciones se establece como deber general del Estado la eliminación de barreras arquitectónicas para la accesibilidad universal, y establece como exigencia tanto para el Estado como para los particulares que las obras que se ejecuten en el espacio público al interior de los límites urbanos deberán ser accesibles y utilizables en forma autovalente y sin dificultad por personas con discapacidad, especialmente por aquellas con movilidad reducida. Lo anterior no se ha cumplido, ya que las pasarelas que se encuentran en las comunas de San Bernardo y Lo Espejo –a las cuales pertenecen nuestros representados– no cuentan con rampas o la inclinación de éstas, cuando existen, es tal que dificulta el acceso de adultos mayores, personas con movilidad reducida o que se movilizan en bicicletas para atravesar la vía. Todo lo señalado se ve **ratificado por el Informe Técnico del Servicio Nacional de la Discapacidad de fecha 5 de febrero de 2015** – que se acompaña a esta presentación– donde dicho Servicio advierte a EFE que en el diseño de las rampas de sus pasarelas deben cumplirse las siguientes condiciones, que en la especie no se verifican:

- i. La distancia entre un descanso y otro no puede ser mayor a 9 metros y que cada descanso debe medir 1.5 metro.
- ii. Las rampas deben contar con una pendiente obligatoria de 8,
- iii. Se requiere establecer en cada pasarela una ruta accesible que conduzca de forma completamente segura de manera que terminen su recorrido en una vereda que comunique sin obstáculos hasta el paradero de microbuses o itinerario peatonal. Este punto es fundamental para no romper la cadena de accesibilidad.

b) **Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones artículo 2.2.8:** En específico se vulnera el numeral 2º de dicha norma, ya que ahí se señala que *"las veredas y las circulaciones peatonales deberán facilitar las condiciones para el desplazamiento de personas con discapacidad"*. Esto en la especie no ocurre ya que el diseño que EFE impuso a la comunidad, generará que los vecinos con movilidad reducida verán prácticamente imposibilitado su paso de un lado de la línea del tren al otro.

Estas dos normas urbanísticas tienen relación con el elemento sociocultural del medio ambiente, y se están vulnerando con el diseño y construcción de las pasarelas que hoy se erigen a lo largo de la línea.

De esta manera, lo que está ocurriendo con el fraccionamiento es un impacto ambiental no evaluado ni previsto por el SEIA debido al ingreso incompleto y fraccionado del proyecto, generando una **alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de sistemas humanos**. Configurándose además, el efecto del artículo 11 letra c) de la Ley



19.300, detallada en el artículo 7 del reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

De esta manera, cuando entre en operación el proyecto lo que tendremos es una comuna totalmente dividida, quedando los vecinos separados por la vía férrea, viéndose afectado su acceso a aspectos tan elementales como el acceso a servicios básicos, porque si bien dichas pasarelas "conectarán" ambas partes de las comunas, la forma en la que los cruces se realizarán no es la adecuada para sus habitantes, quienes en un gran número son adultos mayores o personas que realizan sus traslados diarios en bicicleta, cuestión que se complicará de sobremanera con las pasarelas que personal de EFE y sus contratistas ya están construyendo.

En definitiva, con la construcción del proyecto ha quedado establecido empíricamente que EFE incurre en fraccionamiento de su proyecto con el fin de eludir su ingreso completo al SEIA por la vía de estudio y que este fraccionamiento fue intencionado puesto que habiéndosele reprendido a lo largo de la evaluación, persistió en él, dejando de evaluar aquellas partes de ellas obras que mayores impactos socioambientales generan.

Que además, debe tener presente esta Superintendencia que sus facultades para fiscalizar y sancionar se han otorgado con el fin de velar por el cumplimiento de los instrumentos de gestión ambiental y que con ello la ley le ha otorgado a las comunidades que ven afectado el medio ambiente en el que se desarrollan, la posibilidad de acudir a este Servicio con el objeto de ver satisfecho su interés de que un proyecto no genere más impactos ambientales de los que se evaluaron y que los que se produzcan sean debidamente mitigados, compensados o reparados por el titular del proyecto en el marco de una evaluación de impacto ambiental.

Que entonces, no debe este Servicio Público dejar de lado la importancia que tiene para nuestros representados, de manera que cualquier retardo que se genere en la resolución definitiva de este asunto no hace más que entorpecer el acceso a la justicia ambiental.

Por lo que en definitiva lo que debe suceder es que la Superintendencia debe exigir al Titular que reingrese el proyecto de manera de darle una correcta tramitación ambiental. Lo anterior está en concordancia con lo señalado por la Contraloría General de la República en el Dictamen N° 4.547 de fecha 16 de enero de 2015<sup>1</sup>.

Por tanto, solicitamos:

---

<sup>1</sup> "La ley N° 18.575, *Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado*, en los artículos 3°, inciso segundo, y 8°, impone a los órganos que la integran, el deber de observar los principios de responsabilidad, eficiencia, eficacia y de accionar por propia iniciativa en el cumplimiento de sus funciones, procurando la simplificación y rapidez de los trámites, como también la agilidad y expedición de los procedimientos administrativos. Lo anterior, se encuentra en plena armonía con la ley N° 19.880, cuyo artículo 7° reitera el principio de celeridad de los actos de las autoridades y funcionarios públicos, para luego en el artículo 9° contemplar el principio de la economía procedimental, en el sentido de responder a la máxima economía de medios, evitando trámites dilatorios".

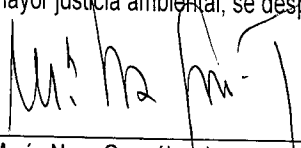


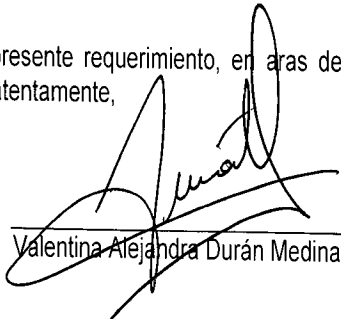
1. Tener presente los antecedentes aportados en este escrito como configuración suficiente de lo denunciado con fecha 19 de mayo de 2014 que se tramita bajo el rol 760-2.
2. Concluir, con la mayor celeridad, el procedimiento de fiscalización iniciado hace ya 18 meses.

Además, se solicita que se tenga por reiterado el petitorio que fue efectuado en la denuncia y que a continuación se reproduce:

3. Que requiera al titular antes individualizado, bajo apercibimiento de sanción que ingrese correctamente al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto Master Plan "Rancagua Express" del cual es parte el subproyecto "Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago-Rancagua", incluyendo también y a lo menos, los subproyectos: "Seguridad y Confinamiento" y "Renovación Flota Material Rodante", que integran el mismo master plan fraccionado ilegalmente.
4. Que oficie al Servicio de Evaluación Ambiental para que remita informe.
5. Que oficie a la Dirección de Obras Municipales de la Ilustre Municipalidad de Lo Espejo, para que se inhiba de otorgar la recepción definitiva de las obras y ordene cesar los trabajos que se estén realizando en virtud de sus permisos otorgados, mientras el Titular no someta la totalidad de este proyecto a una nueva evaluación.
6. Que oficie a la Dirección de Obras Municipales de la Ilustre Municipalidad de San Bernardo, para que se inhiba de otorgar la recepción definitiva de las obras y ordene cesar los trabajos que se estén realizando en virtud de sus permisos otorgados, mientras el Titular no someta la totalidad de este proyecto a una nueva evaluación.

Esperando una pronta respuesta al presente requerimiento, en aras de una mayor justicia ambiental, se despiden atentamente,

  
María Nora González Jaraquemada

  
Valentina Alejandra Durán Medina



Fotografías de Pasarela en la comuna de San Bernardo (26/09/15)





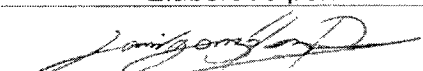
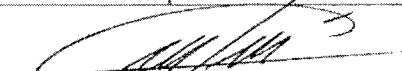
Fotografías de Pasarelas en la Comuna de Lo Espejo







Informe Técnico Servicio Nacional de la Discapacidad:  
**Evaluación de pasarelas Proyecto Ferroviario Rancagua Express, tramo Lo Espejo y San Bernardo**

Elaborado por:	Aprobado Por:
	
Javier González Rodríguez Profesional Departamento de Políticas y Coordinación Intersectorial SENADIS	Gerardo Hume Calderón Jefe (S) Departamento de Políticas y Coordinación Intersectorial SENADIS

Santiago, 05 febrero de 2015

1. Introducción y antecedentes
2. Alcances
3. Observaciones y recomendaciones técnicas a antecedentes entregados por Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)
4. Observaciones y recomendaciones generales



## **Antecedentes**

El día 5 de noviembre de 2014, previa solicitud vecinos de la comuna de Lo Espejo representados por la Asamblea de Organizaciones Culturales y el Frente Amplio de Defensa Ciudadana de la comuna, formalizan una reunión con el nivel central de SENADIS a objeto de solicitar algún nivel de intermediación o intervención en la gestión de mejoras de accesibilidad en los cruces peatonales del tramo del proyecto Rancagua Express que atraviesa la comuna; cruces constituidos como pasarelas en altura, a la fecha ya edificadas en algunos casos y en otros en etapa de proyecto, haciendo ellos presente que la causa que los convoca y organiza implica solucionar de forma subterránea la vía férrea al menos en el ingreso que hace el proyecto Rancagua Express a la zona sur de Santiago, señalando además su expresa preocupación por la gestión relacionada con los terrenos que son propiedad de EFE, respecto de obras que según antecedentes por ellos señalados habrían implicado la presentación al Estado de una Declaración de Impacto Ambiental en lugar de un Estudio de Impacto Ambiental, análisis que a juicio de los vecinos es insuficiente debido al nivel de impacto urbano que presenta el tramo del proyecto que los afecta. Posteriormente y en este mismo contexto la organización Frente Amplio de Defensa Ciudadana de Lo Espejo cita a la Directora Regional Metropolitana de SENADIS a conocer en terreno la situación de las pasarelas ya edificadas, quienes añaden que una eventual falta de coordinación entre EFE y el servicio eléctrico domiciliario habría finalizado en la instalación de un poste que constituye un obstáculo en la pasarela Salvador Allende.

En virtud del compromiso con las organizaciones vecinales, SENADIS emite un oficio a EFE en perspectiva de brindar apoyo y asesoría al desarrollo accesible de las pasarelas en base a la entrega de un informe de evaluación del proyecto, cabe precisar, en un contexto excepcional de colaboración no formalizado por convenio. El oficio es remitido por el Director Nacional de SENADIS al Director de EFE, quien en respuesta favorable contacta al equipo responsable de las señaladas obras con SENADIS. En la reunión, sostenida el 10 de diciembre de 2014, SENADIS explica al equipo EFE el contexto por el que se emitió el oficio quienes señalan en términos generales las gestiones realizadas al respecto con algunas comunas del sur de Santiago involucradas en el proyecto, principalmente relacionadas con consulta municipal y añaden complementariamente haber tenido problemas relacionados con la propiedad de los terrenos en sentido de no obtener permisos municipales en algunos casos, por ejemplo, para retirar árboles durante la instalación de pasarelas a favor de la accesibilidad. En la reunión, SENADIS compromete la entrega del informe de asesoría técnica, contra antecedentes y documentación que fue oportunamente entregada por EFE.

## **Introducción y Alcances**

El presente documento es un instrumento público que constituye específicamente el informe de asesoría técnica comprometido a EFE, cuyo contenido sintetiza observaciones a los antecedentes entregados por la Empresa, en virtud de identificar barreras de accesibilidad que deben solucionarse tanto en los proyectos como obras aquí contenidas.

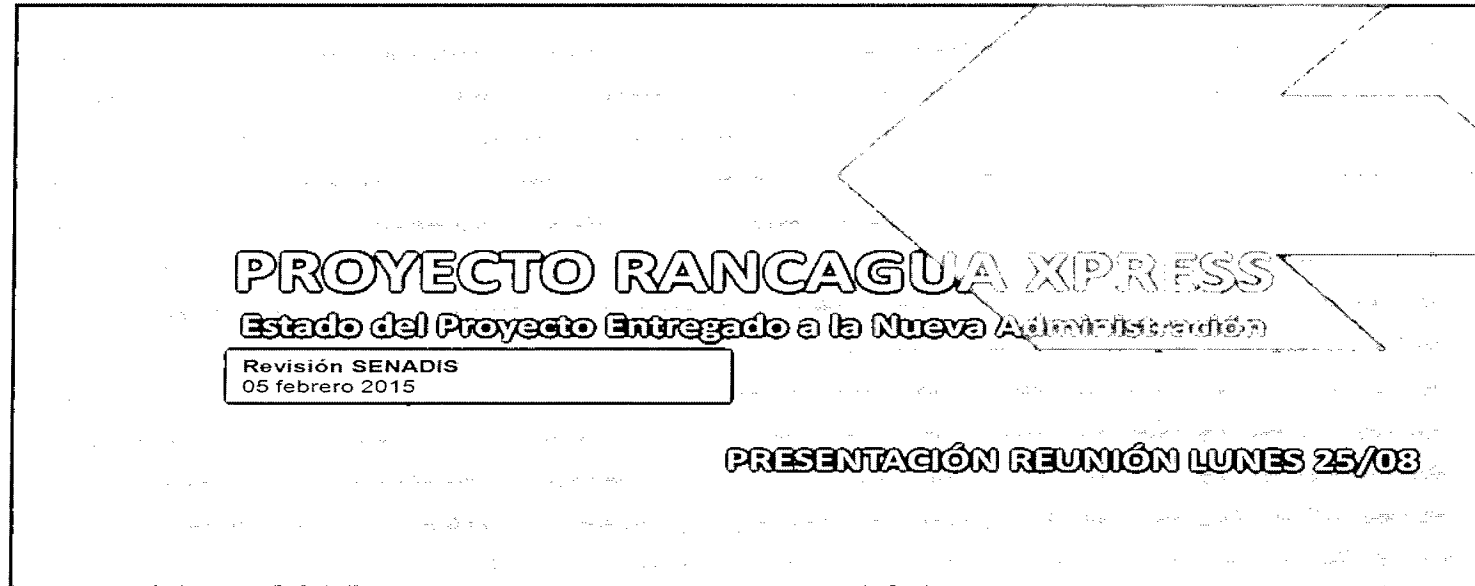
El análisis tiene por objeto facilitar la identificación de barreras en base a lo señalado en la Ordenanza General de Urbanismo y construcciones y el Manual de Accesibilidad Universal de SENADIS y está basado en el contenido del documento denominado "Proyecto Rancagua Xpress, estado del proyecto entregado la nueva administración (presentación reunión lunes 25/08)", no emitiéndose observaciones adicionales a la planimetría entregada en formato digital por EFE, que entregaría detalles del mismo contenido.

Se precisa además, que el informe no entrega diseños de solución a las barreras identificadas, ni involucra de parte de SENADIS una evaluación técnica en terreno de la situación.

Sin perjuicio de lo anterior, los comentarios aquí indicados apuntan a apoyar el mejoramiento del tramo específico del proyecto en evaluación en virtud de mejorar su accesibilidad en consideración también a las principales inquietudes emitidas por las organizaciones sociales solicitantes.

**Observaciones y recomendaciones técnicas a antecedentes entregados por Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)**

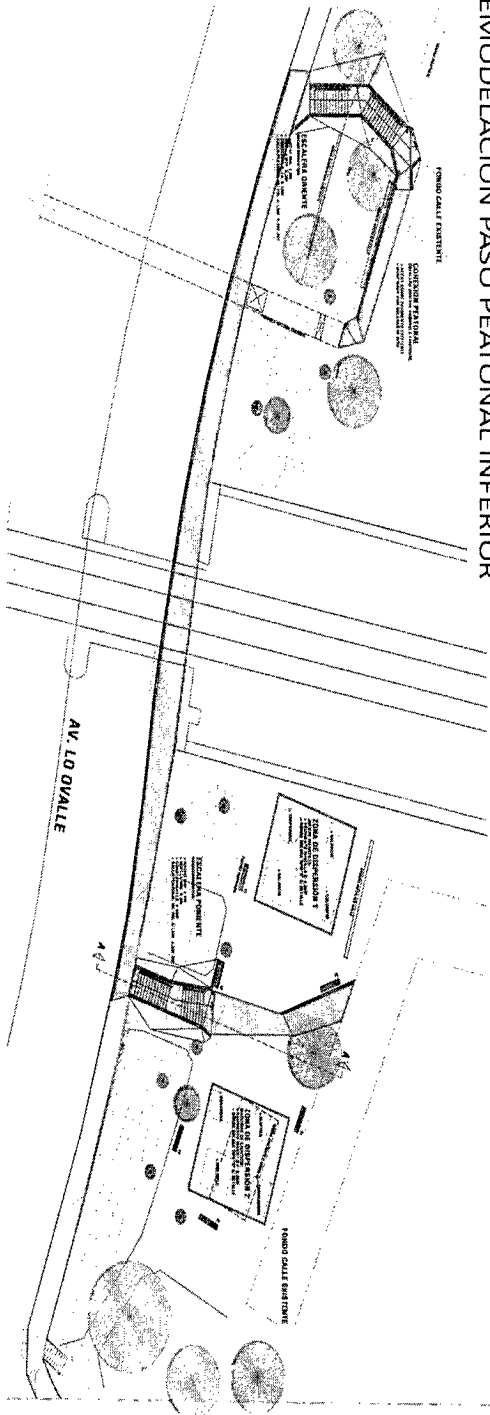
Los siguientes antecedentes han sido presentados por la Empresa de Ferrocarriles del Estado a SENADIS, para observación y comentarios técnicos. Observaciones en las imágenes:

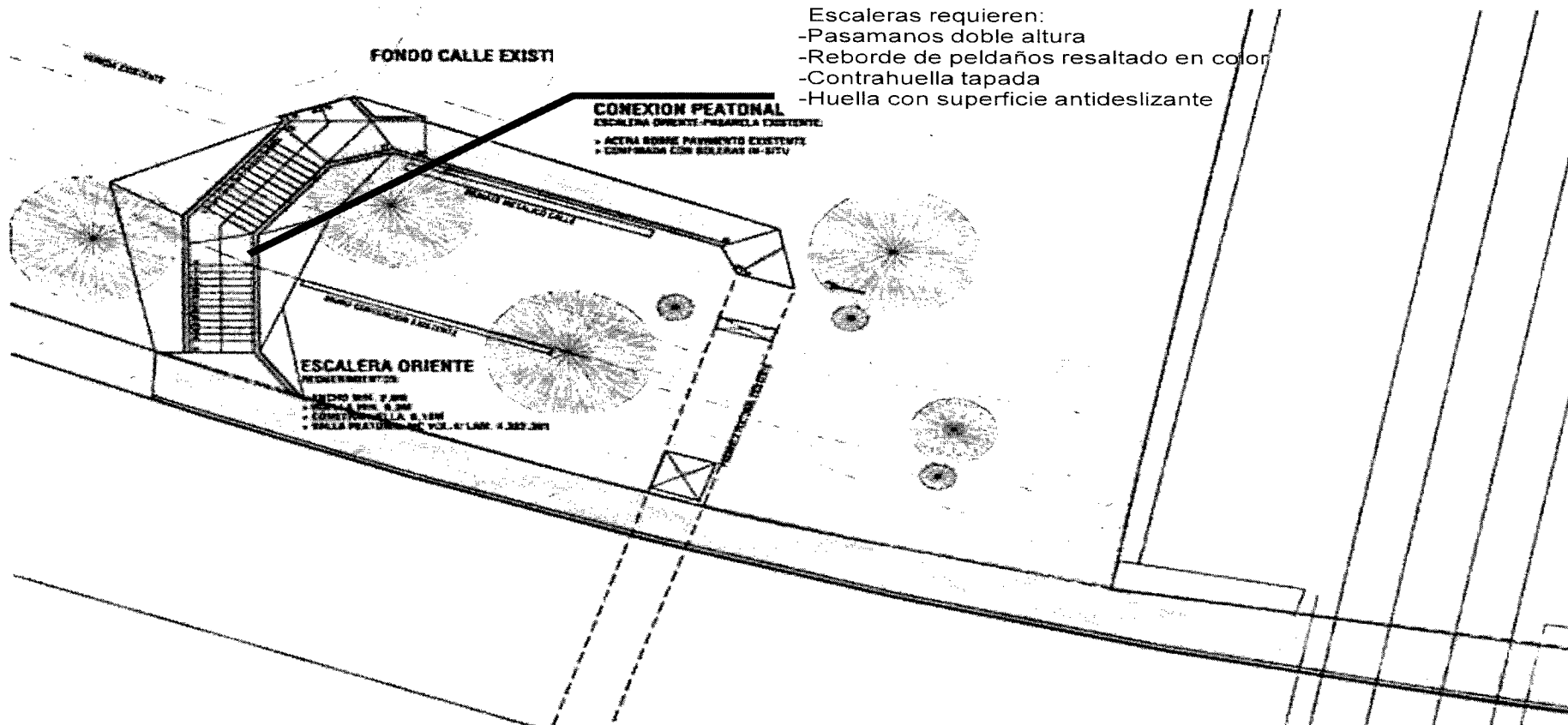


## PASARELAS LO ESPEJO

Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

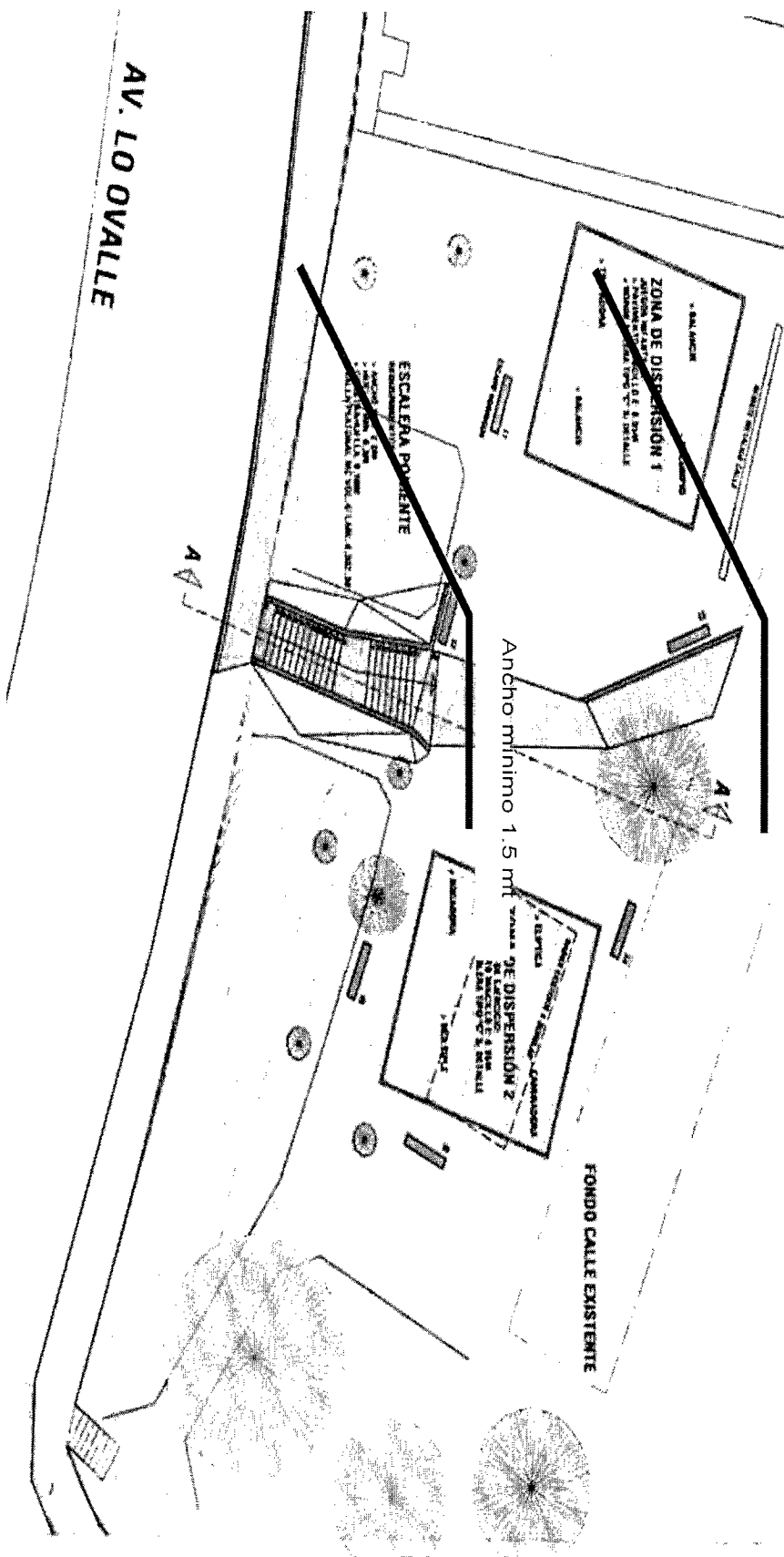
LO OVALLE SUR (LE)  
REMDELACIÓN PASO PEATONAL INFERIOR





- Escaleras requieren:
- Pasamanos doble altura
  - Reborde de peldaños resaltado en color
  - Contrahuella tapada
  - Huella con superficie antideslizante

Se recomienda instalación de juegos inclusivos sobre superficie lisa, no reflectante y antideslizante, es decir, evitar gravailla

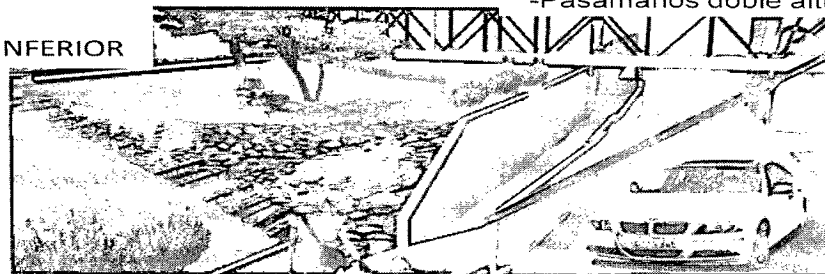


**Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración**

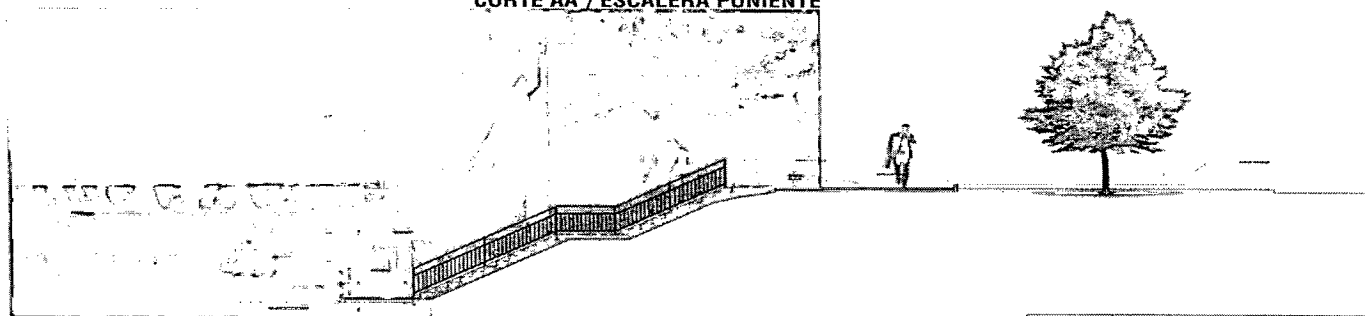
LO OVALLE SUR (LE)

REMDELACIÓN PASO PEATONAL INFERIOR

-Pasamanos doble altura en protección de vereda



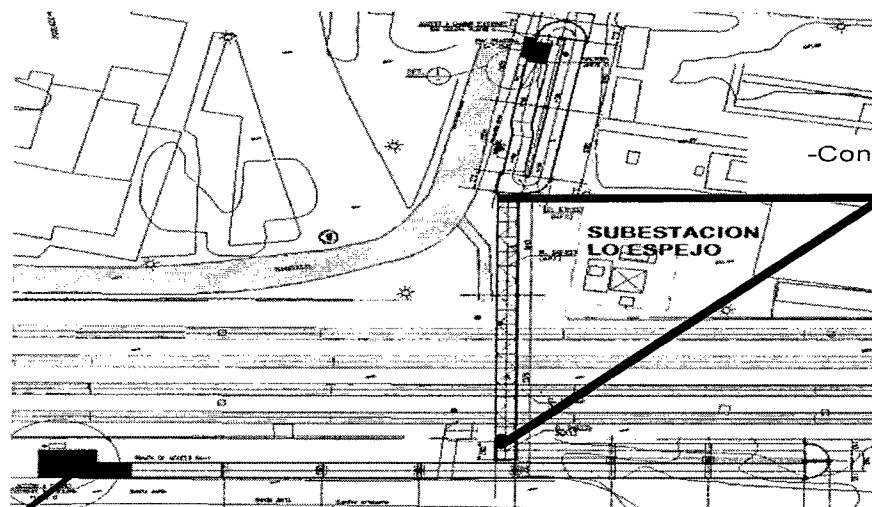
**CORTE AA / ESCALERA PONIENTE**





## Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

TEMISTOCLES (LE)



-Consultar ascensor a  
ambos lados.

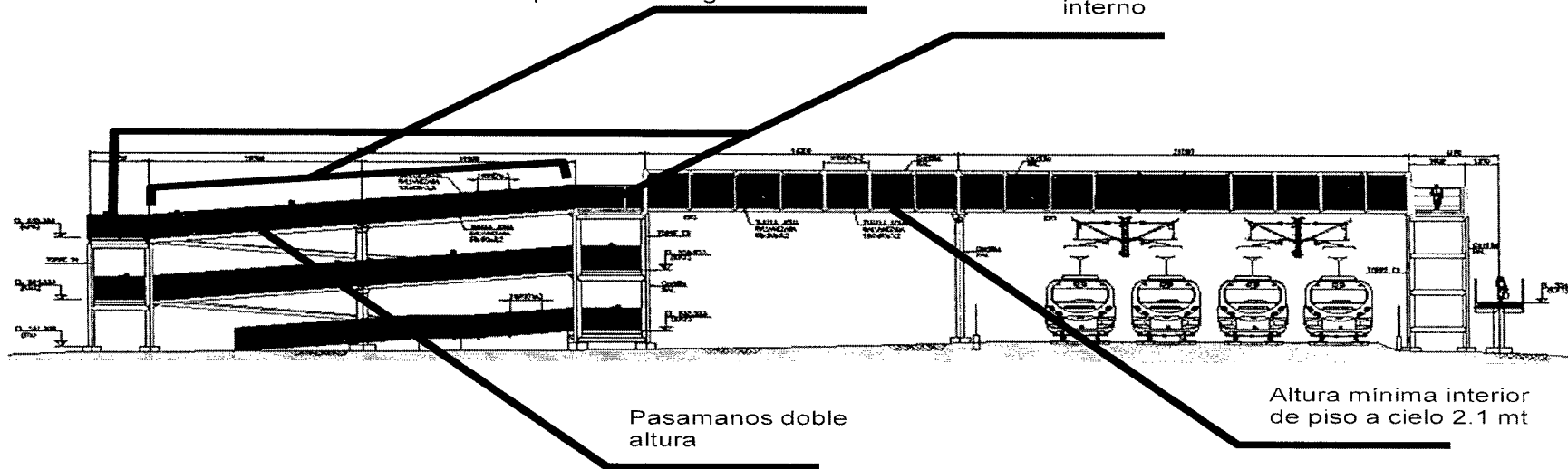
No se indica conexión con  
vereda.

## del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

TEMISTOCLES (1 F)

Esta distancia no puede ser mayor a 9 metros  
con pendiente obligatoria del 8%

Descansos  
deben poder  
inscribir una  
circunferencia  
interior de 1.5  
mt de diámetro  
para giro  
interno



Pasamanos doble  
altura

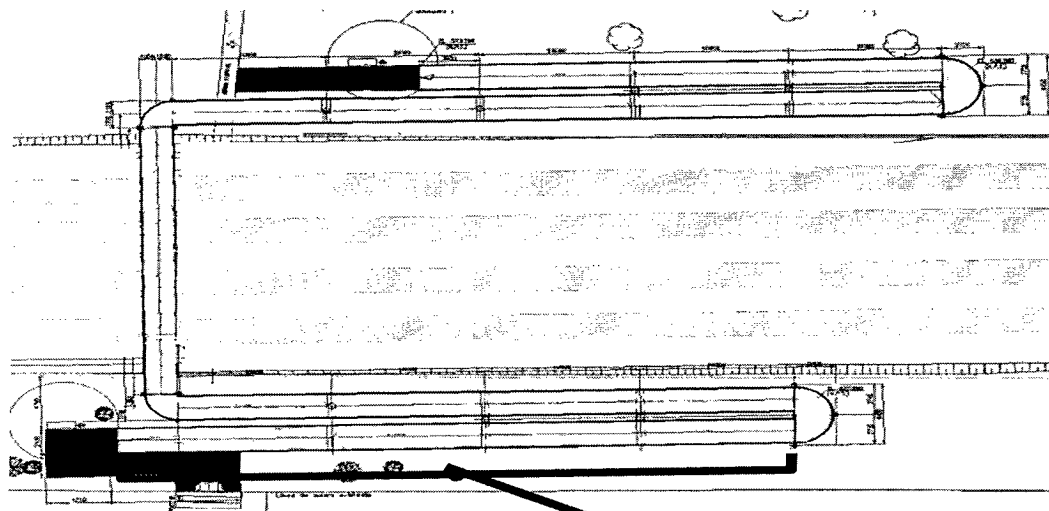
Altura mínima interior  
de piso a cielo 2.1 mt

Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

CALLE SEIS SUR (LE)

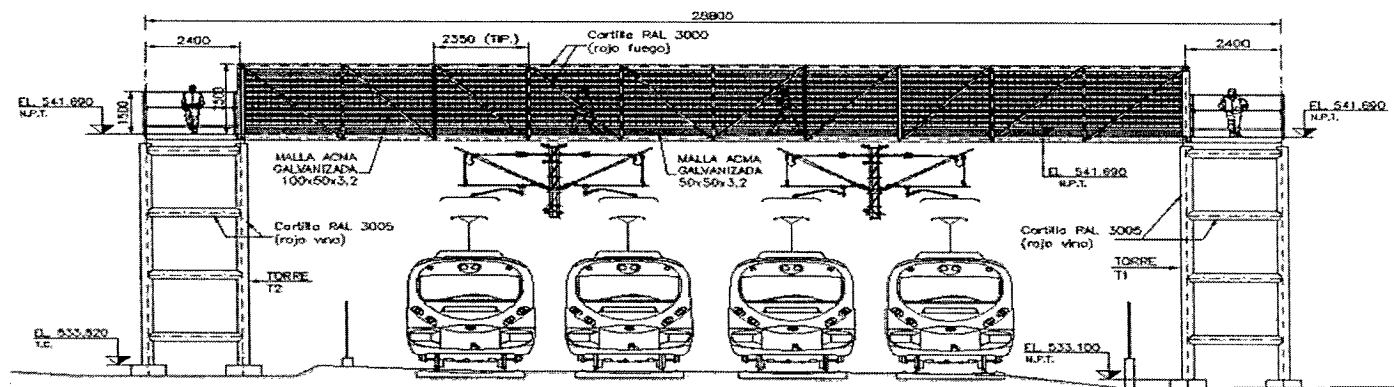


GRUPO EFE



Esta distancia no  
puede ser mayor a 9  
metros con  
pendiente  
obligatoria del 8%

CALLE SEIS SUR (LE)

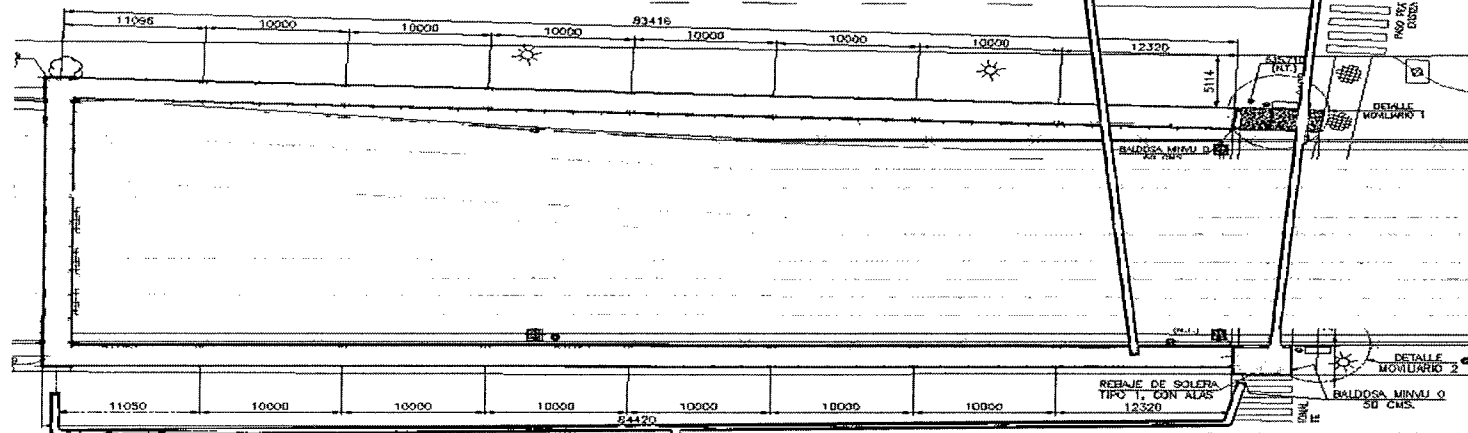


Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

SALVADOR ALLENDE (LE)

Resolver de forma urgente  
eliminación de poste en  
medio de la rampa ubicado  
en obra.

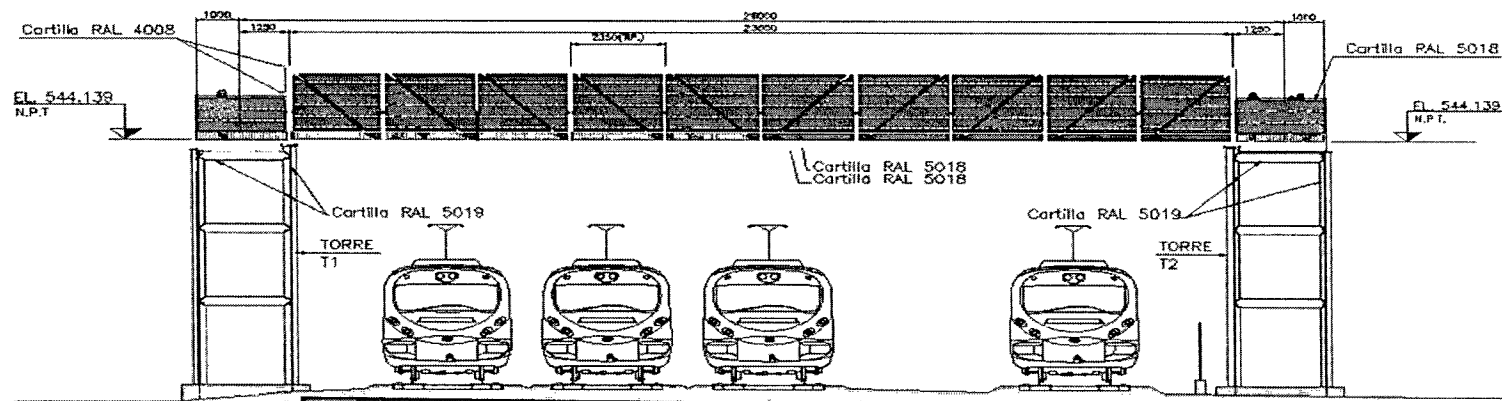
Resolver el rebaje al otro lado  
del cruce, aunque no exista  
vereda del otro lado.



Se deben establecer descansos  
de 1.5 por 1.5 mt (sup. mínima)  
cada 9 metros. Pendiente  
máxima obligatoria 8%, las  
pendientes de hasta el 12% por  
ley son admisibles solamente  
para largos de rampa de hasta  
1.5 mt.

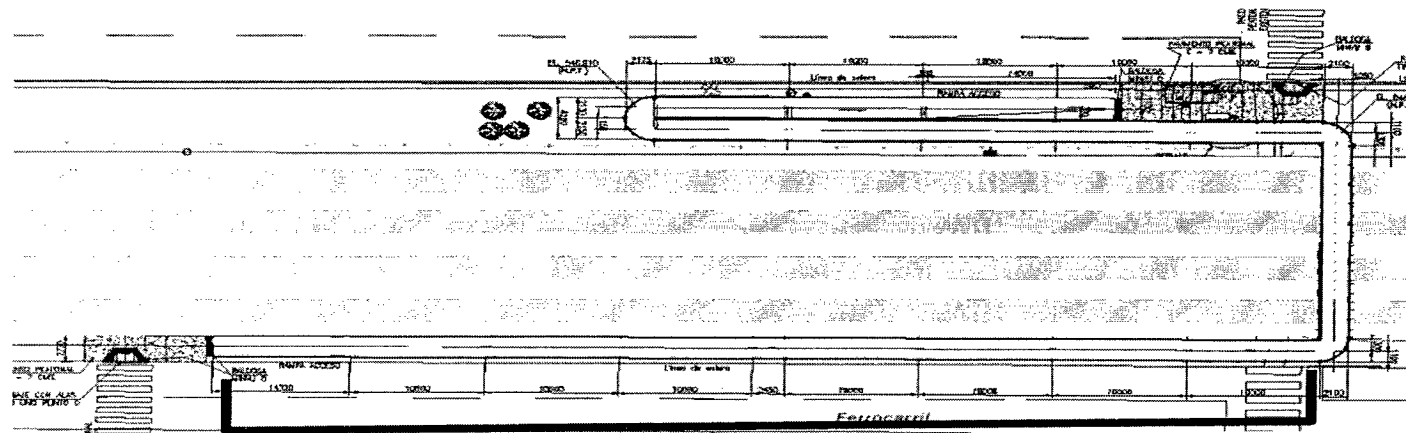
# Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

SALVADOR ALLENDE (LE)



Consultar  
Ascensores  
complementarios a  
la rampa a ambos  
lados

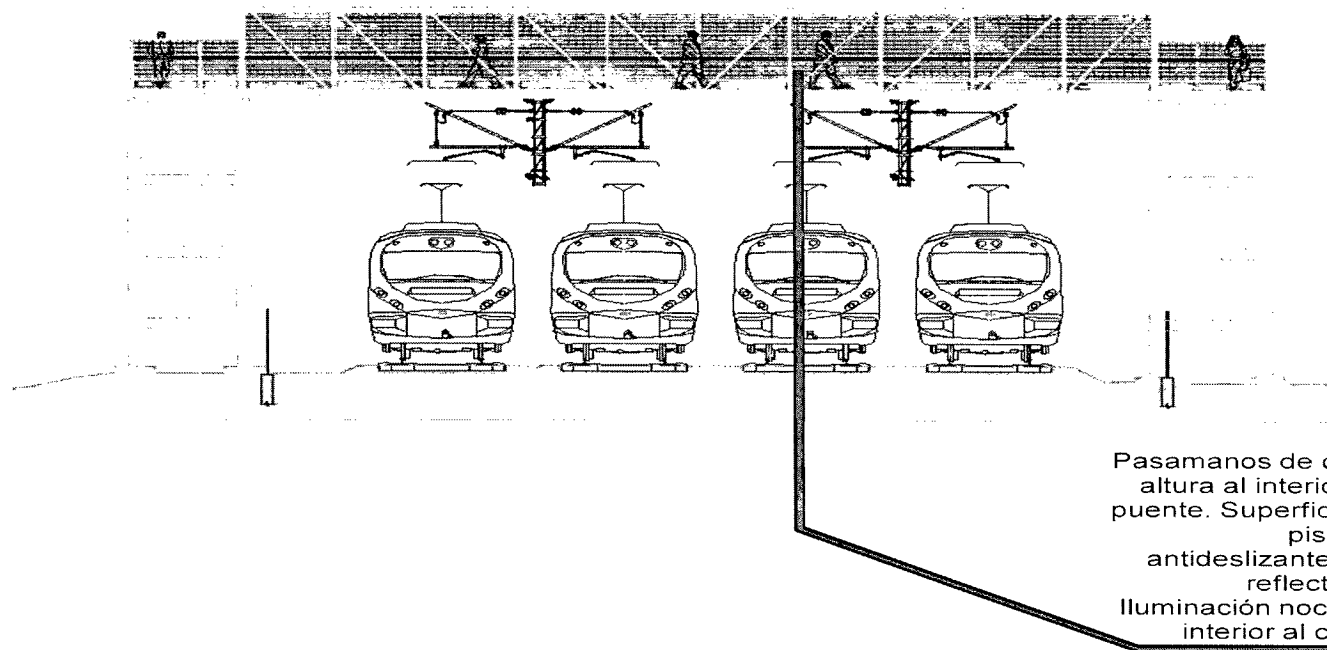
ADOLFO LÓPEZ (LE)



Esta distancia no puede ser mayor a 9 metros y debe presentar pendiente obligatoria del 8%. En este caso se deben establecer descansos de 1.5 por 1.5 mt (sup. Mínima) cada 9 metros.

## Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

ADOLFO LÓPEZ (LE)

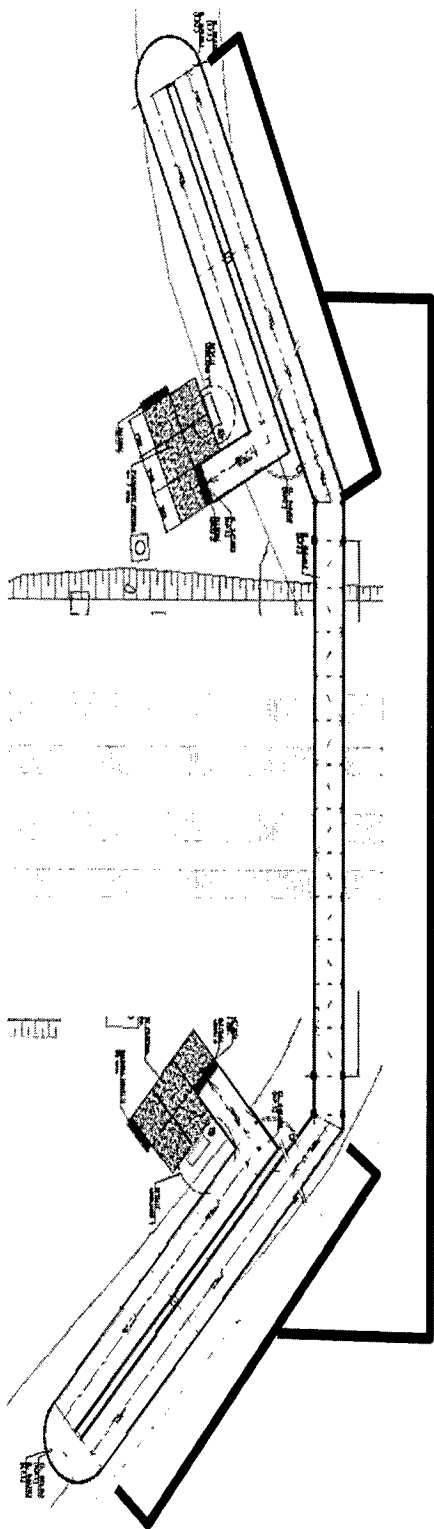




Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

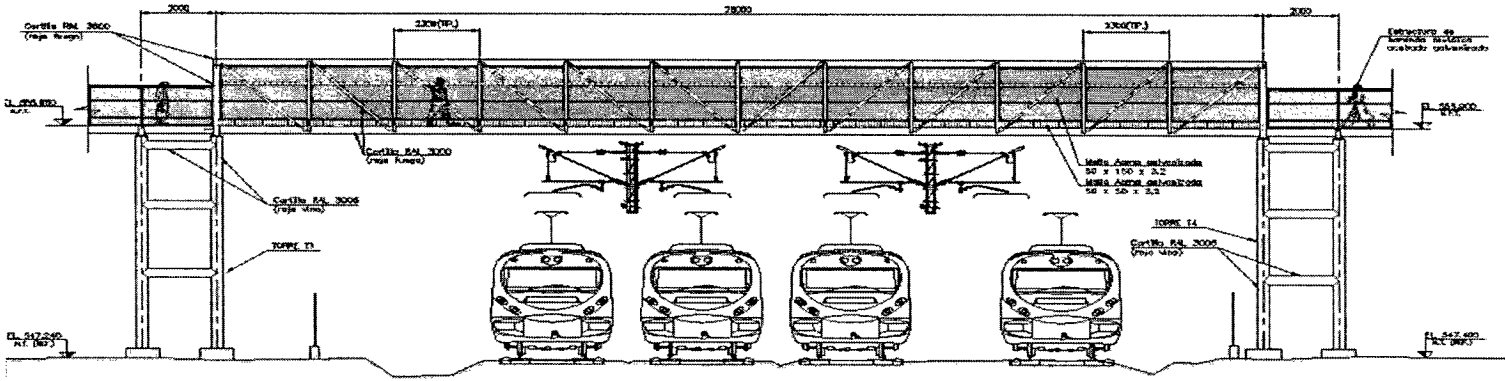
LO ESPEJO NORTE (LE)

Estas distancias no pueden ser mayores a 9 metros con pendiente obligatoria del 8%. En este caso se deben establecer descansos de 1.5 por 1.5 mt cada 9 metros.



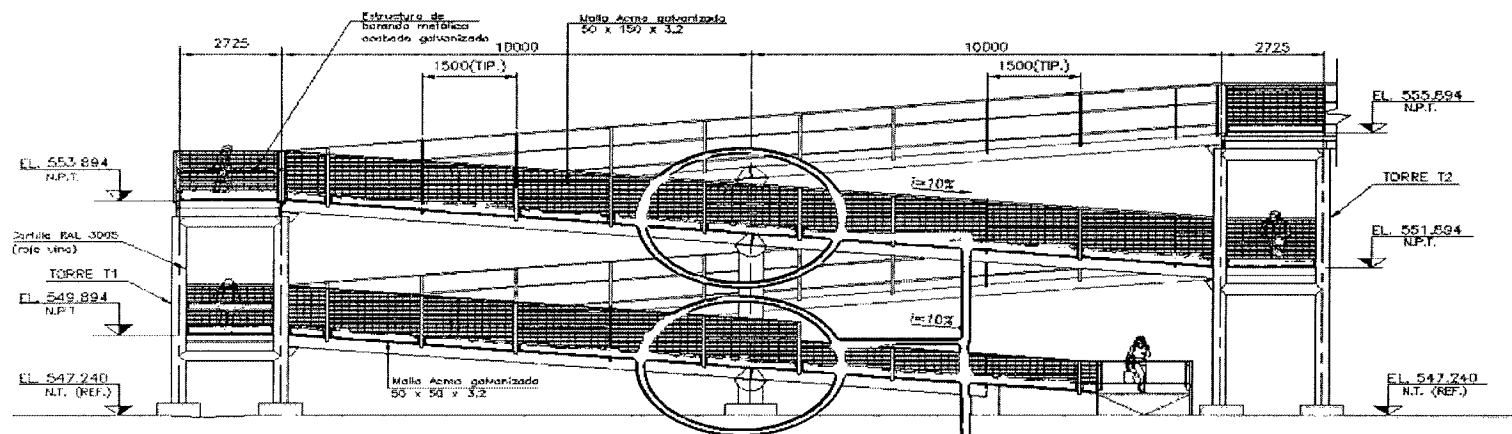
Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

LO ESPEJO NORTE (LE)



## Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

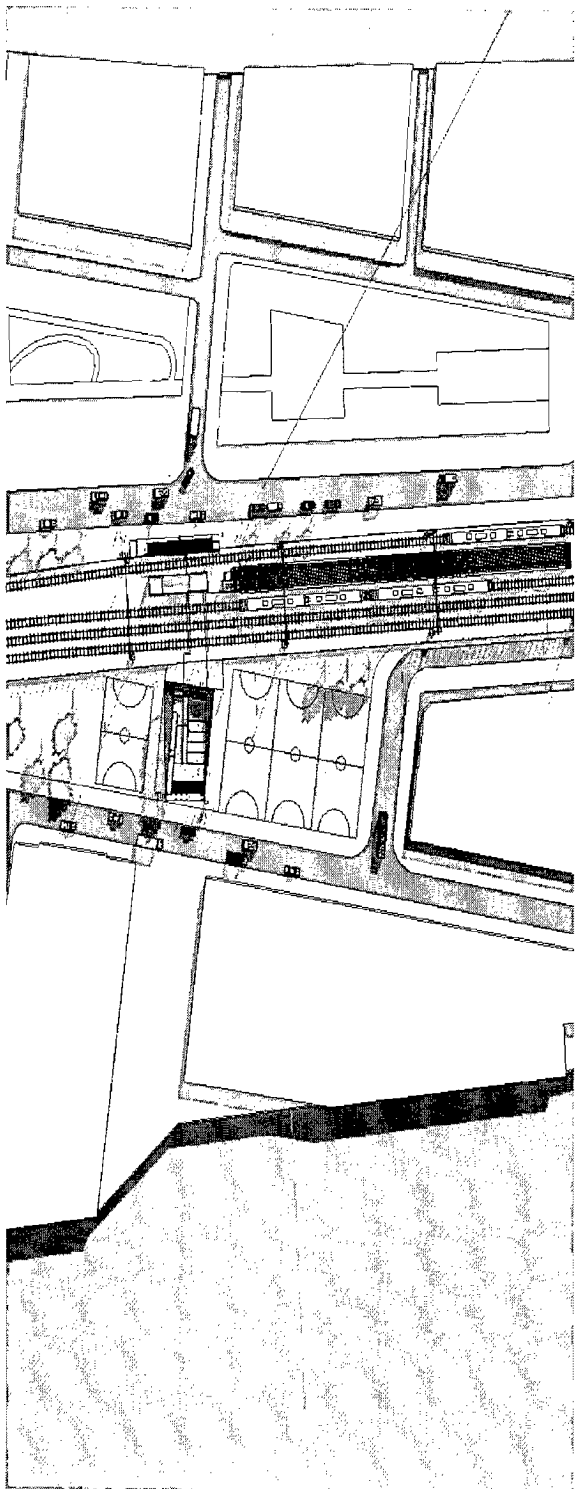
### LO ESPEJO NORTE (LE)



# ESTACIÓN LO ESPEJO

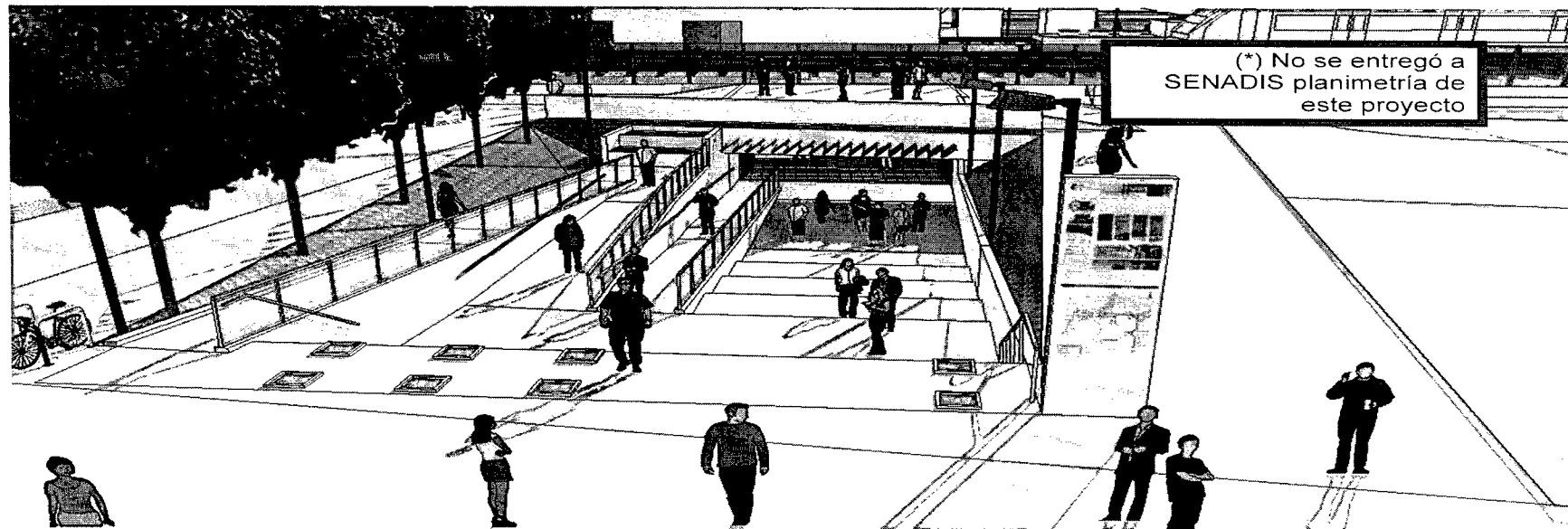
Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

ESTACIÓN LO ESPEJO  
VISTA EN PLANTA



## Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

ESTACIÓN LO ESPEJO  
ACCESO PONIENTE



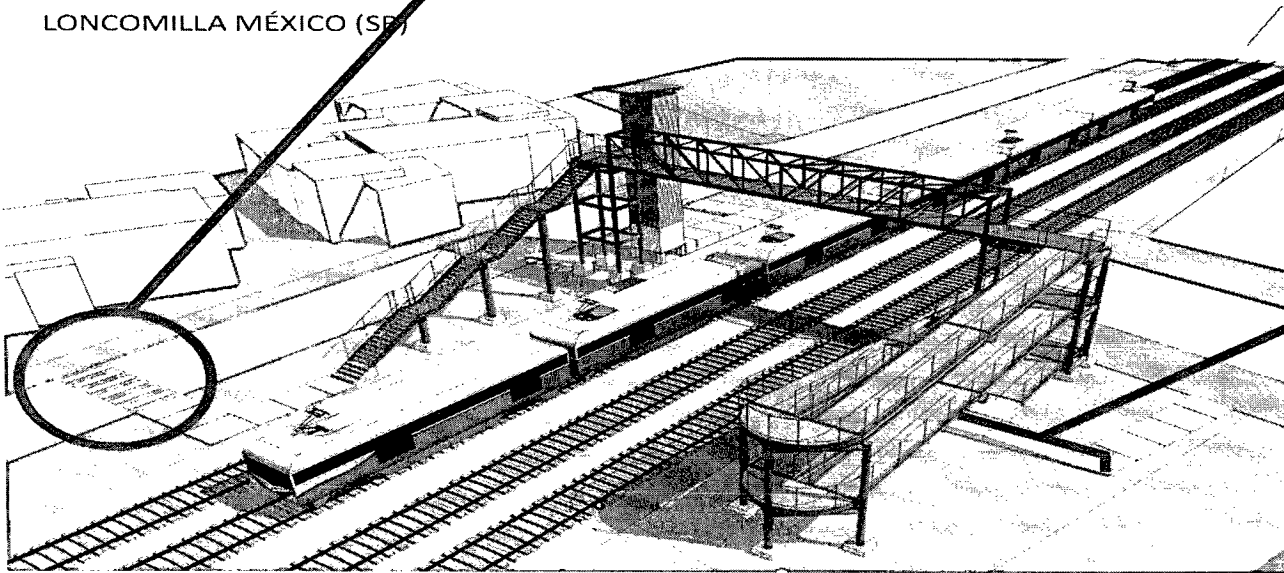
Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración



PASARELAS SAN BERNARDO

Gestionar rebajes de  
vereda a ambos lados del  
cruce.

LONCOMILLA MÉXICO (SF)

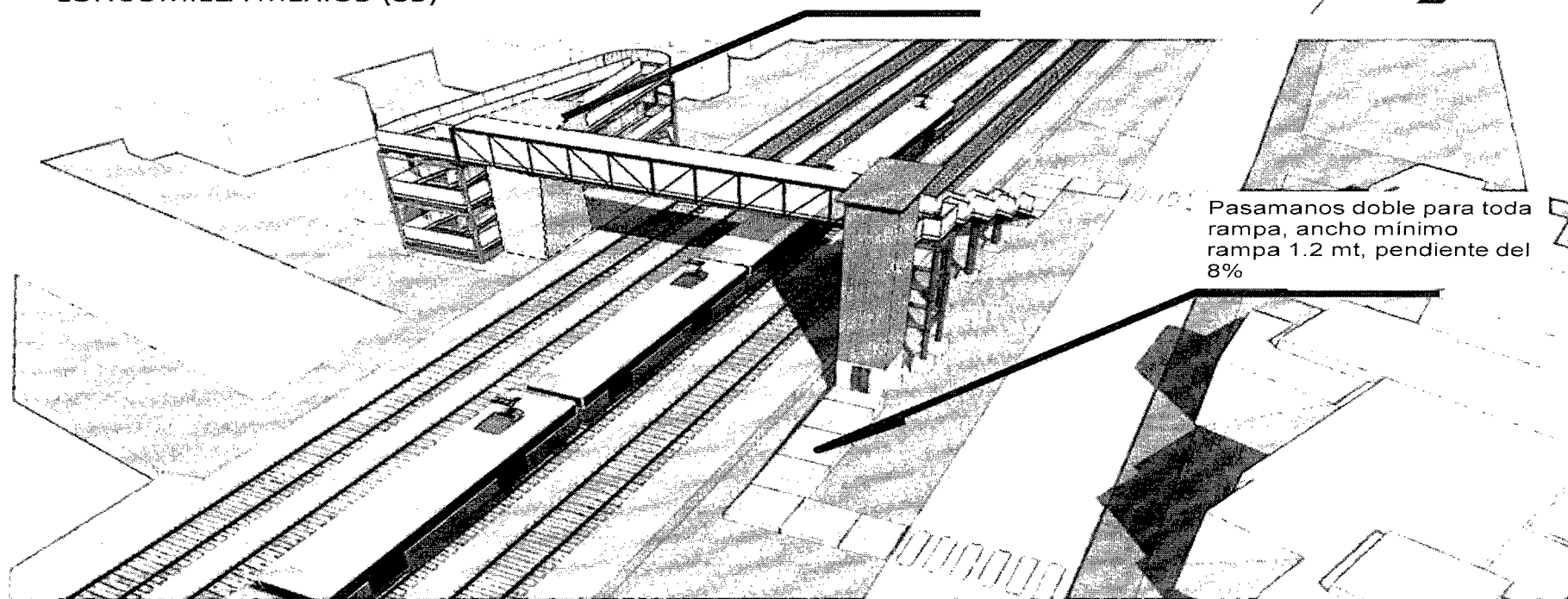


Continuar pasamanos.



LONCOMILLA MÉXICO (SB)

Evaluar caja escalera  
complementaria

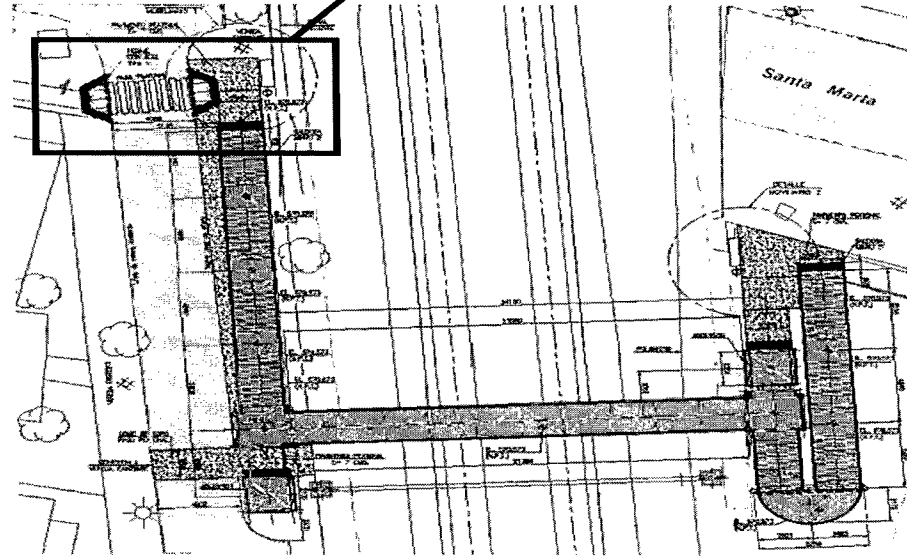


Pasamanos doble para toda  
rampa, ancho mínimo  
rampa 1.2 mt, pendiente del  
8%

**Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración**

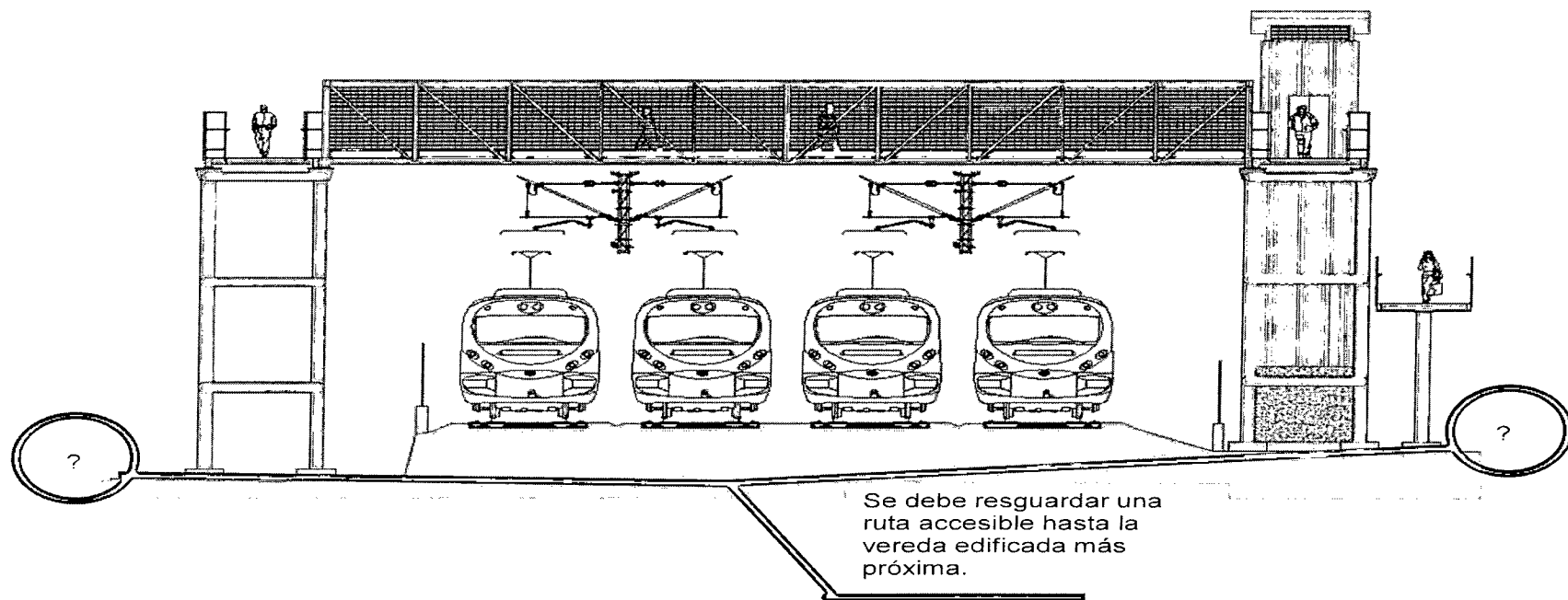
SANTA MARTA (SB)

Este es un **buen ejemplo** de cruce bien solucionado. Todo proyecto de pasarela debe considerar un cruce seguro a la vereda ó circulación peatonal más próxima. En este sentido, el proyecto de una pasarela muchas veces comienza en la rampa de la "vereda del frente", cuando no se llega directamente a una vereda segura.



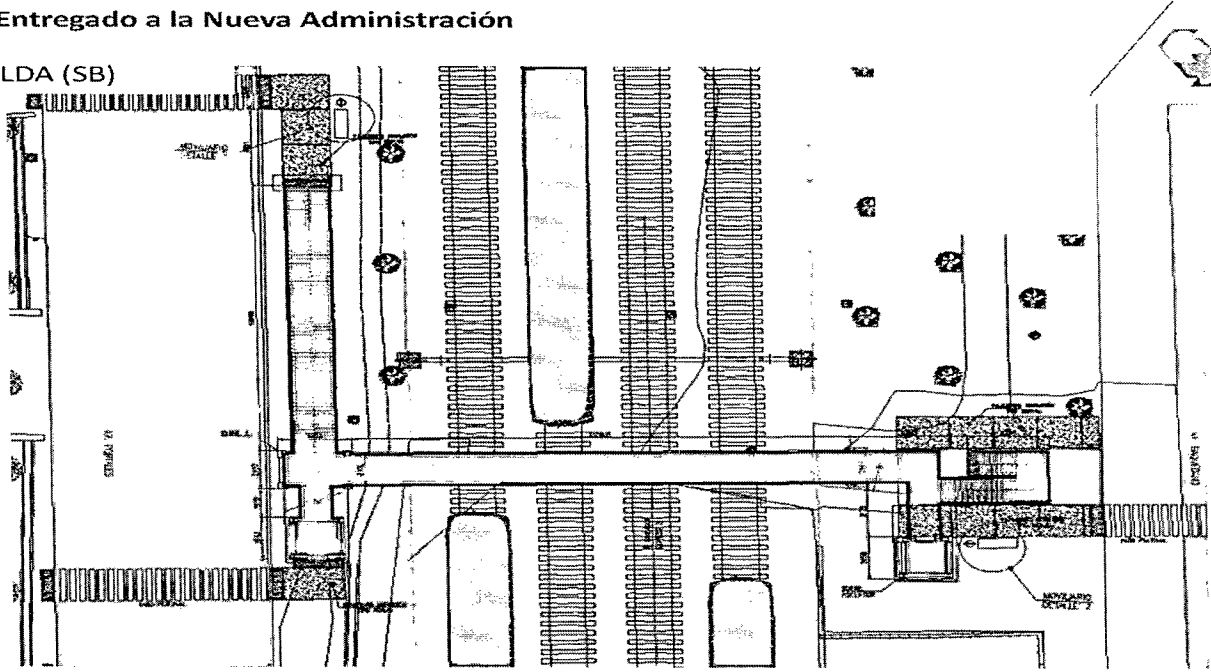
Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

SANTA MARTA (SB)



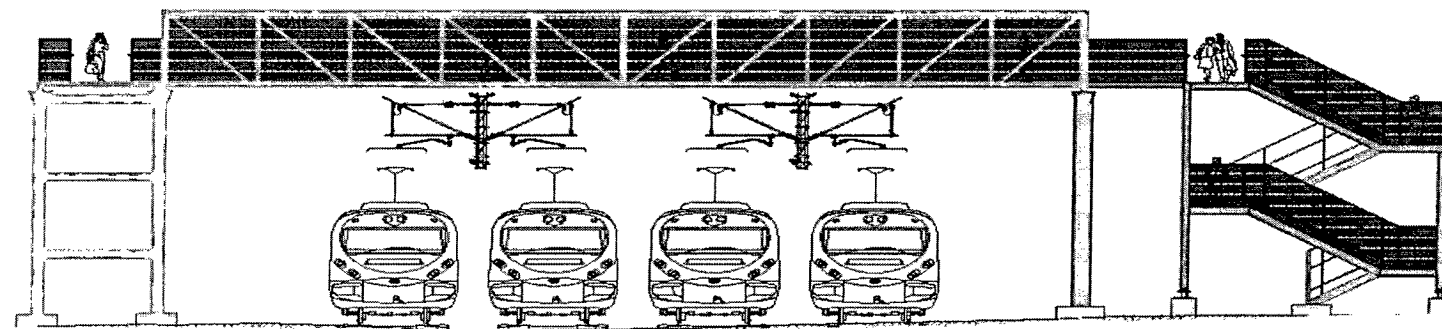
Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

ESMERALDA (SB)



Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

ESMERALDA (SB)

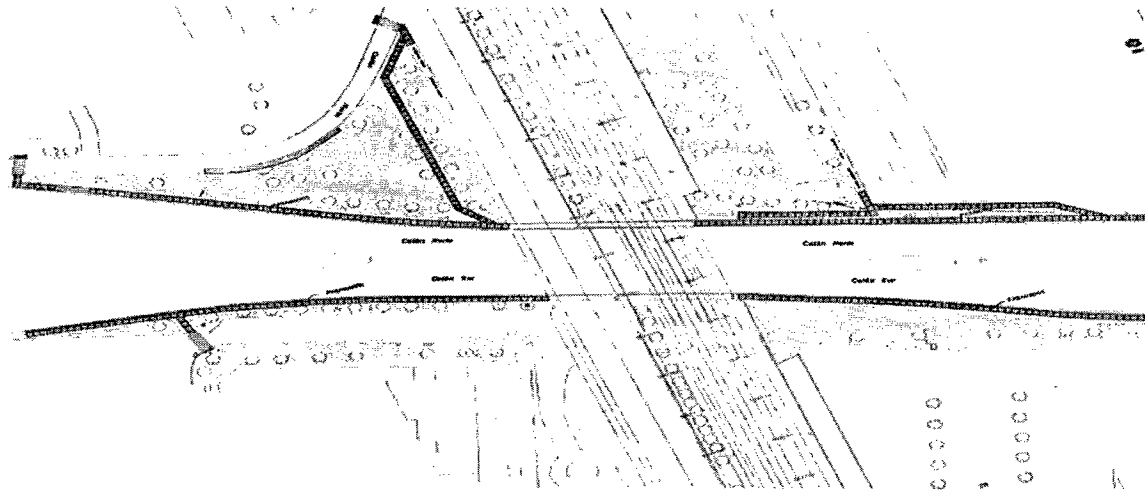


Elevación no muestra  
ascensor

## Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

AV. COLÓN (SB)

REMODELACIÓN PASO PEATONAL INFERIOR

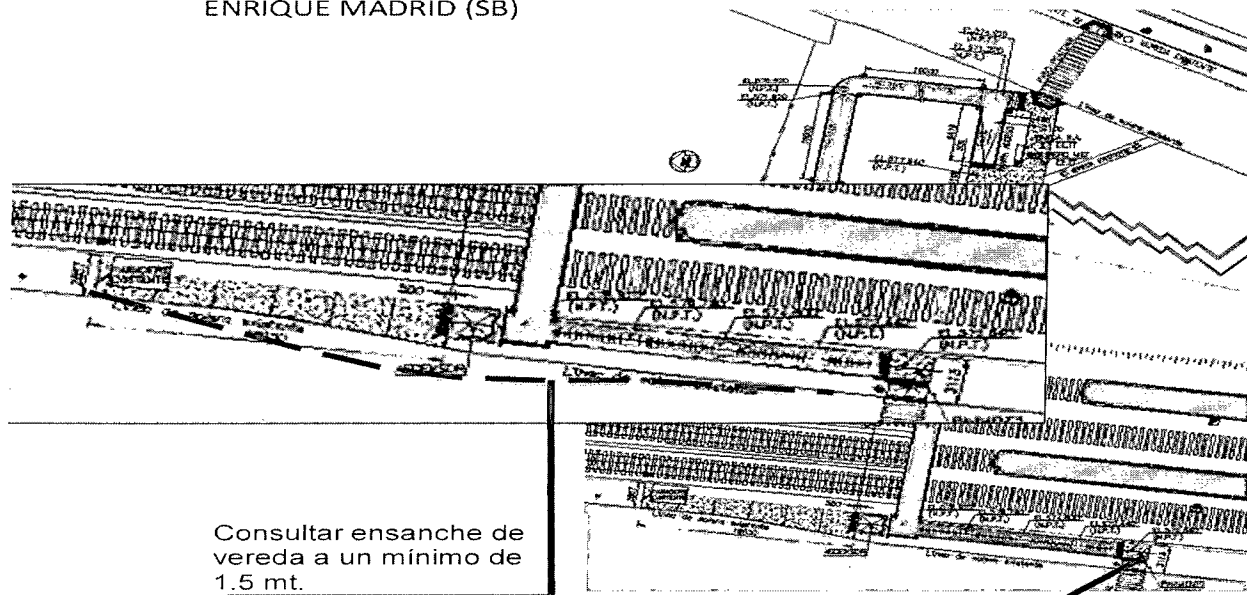


## Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

ENRIQUE MADRID (SB)



GRUPO EFE



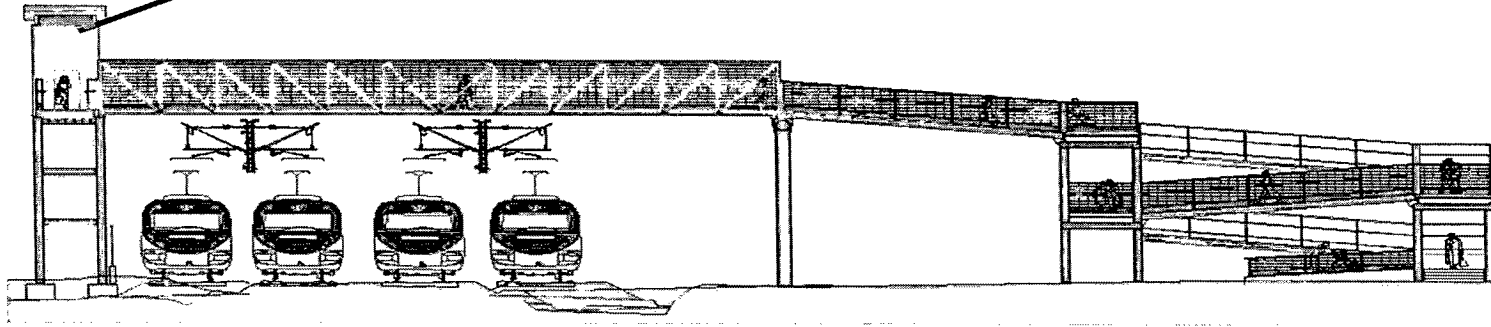
Consultar ensanche de  
vereda a un mínimo de  
1.5 mt.

Se debe diseñar y edificar también rebaje de vereda que enfrenta,  
presente o no la comuna una vereda al otro lado del cruce.

Todo ascensor debe tener medidas interiores mínimas de 1.1 mt de ancho por 1.4 mt de profundidad y puerta de 0.9 mt.

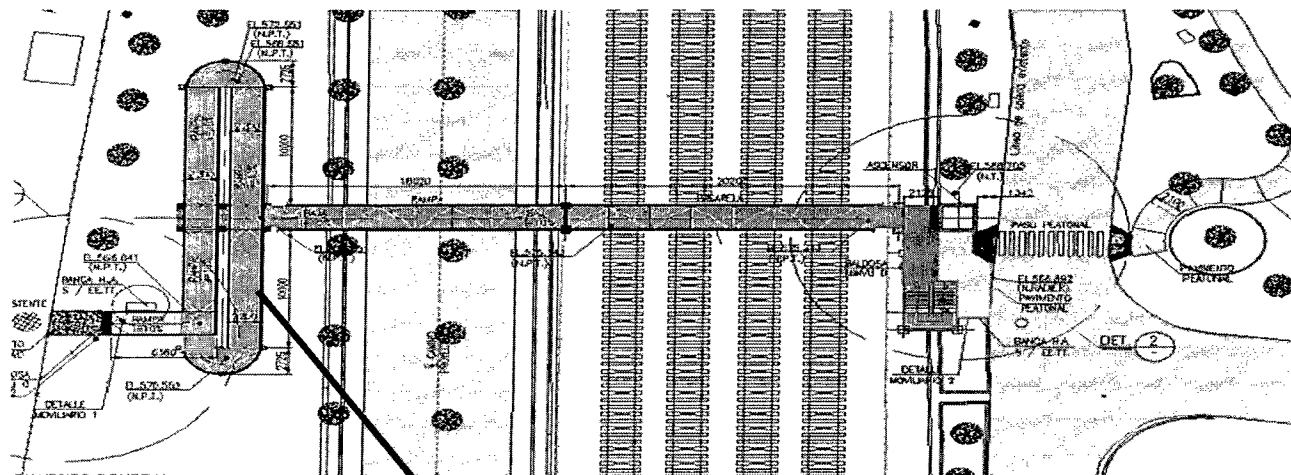
Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

ENRIQUE MADRID (SB)





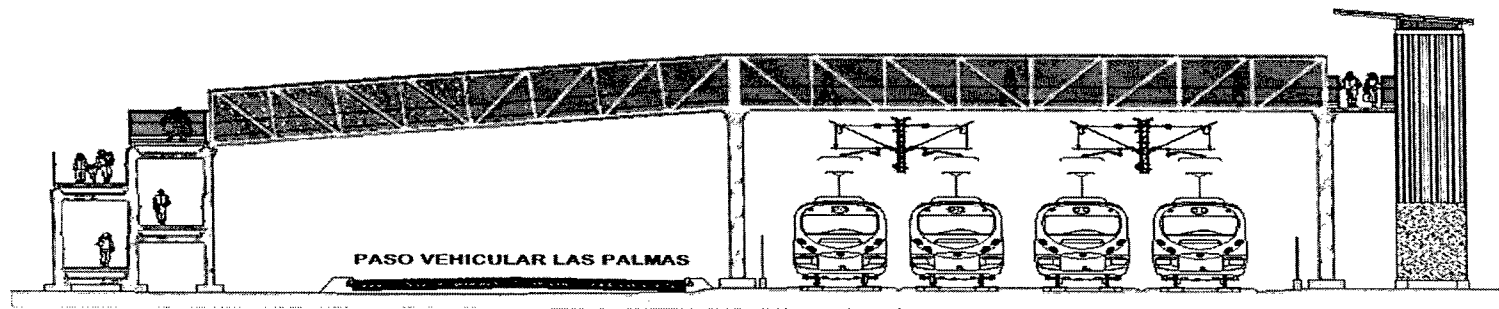
## LA SELVA (SB)



Recordamos que el largo máximo de toda rampa debe ser de 9 metros con una pendiente del 8%, las pendientes del 12% son admisibles para largos de rampa máximos de 1.5 mt.

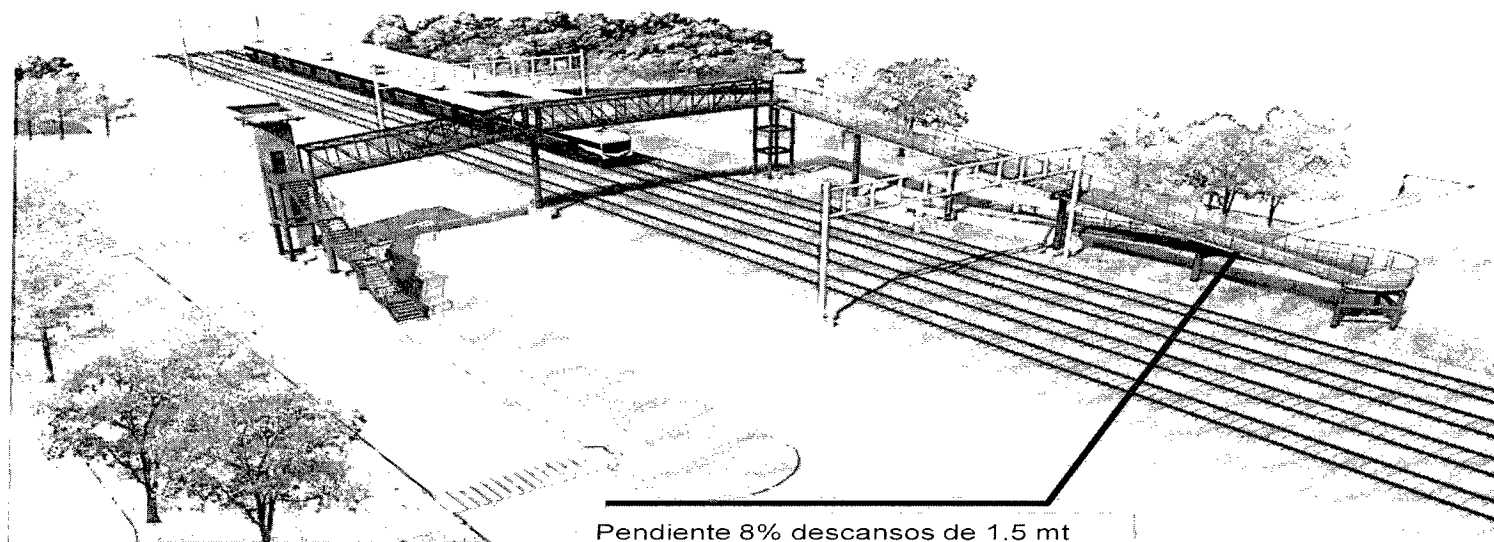
**Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración**

LA SELVA (SB)



Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

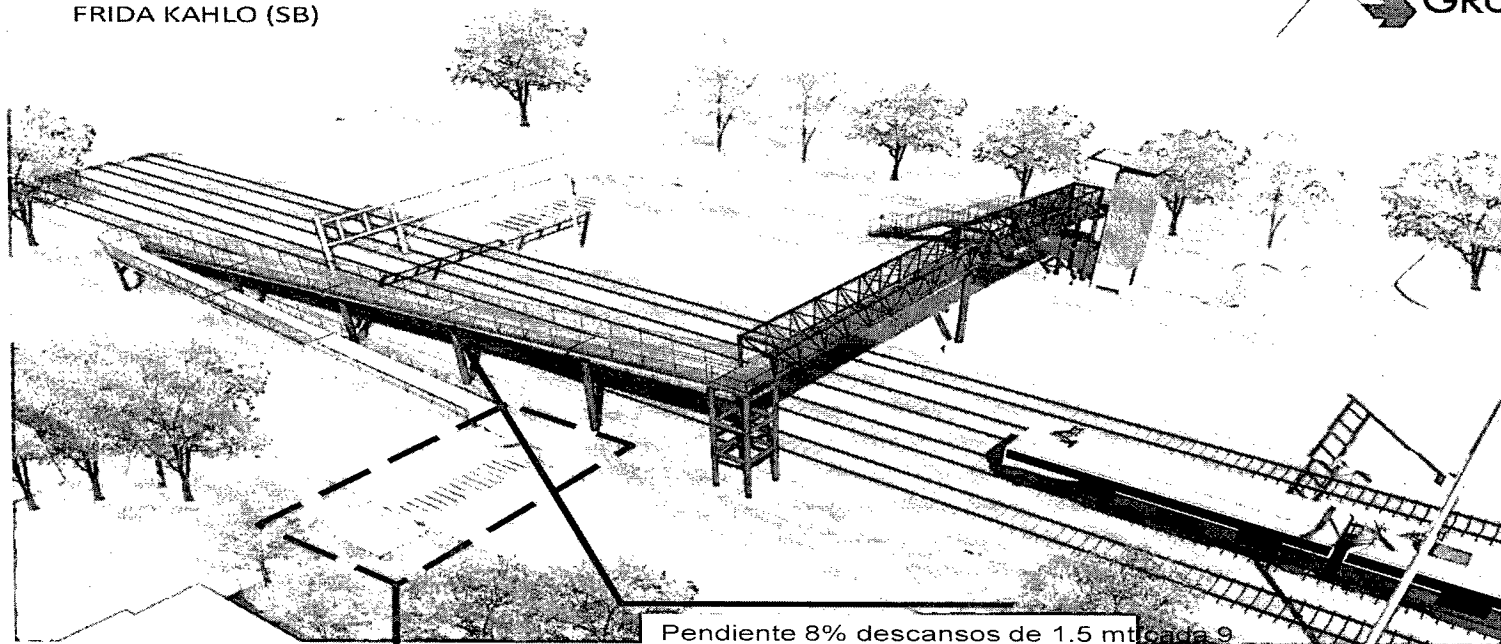
FRIDA KAHLO (SB)



Pendiente 8% descansos de 1.5 mt  
cada 9 mt.

Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

FRIDA KAHLO (SB)

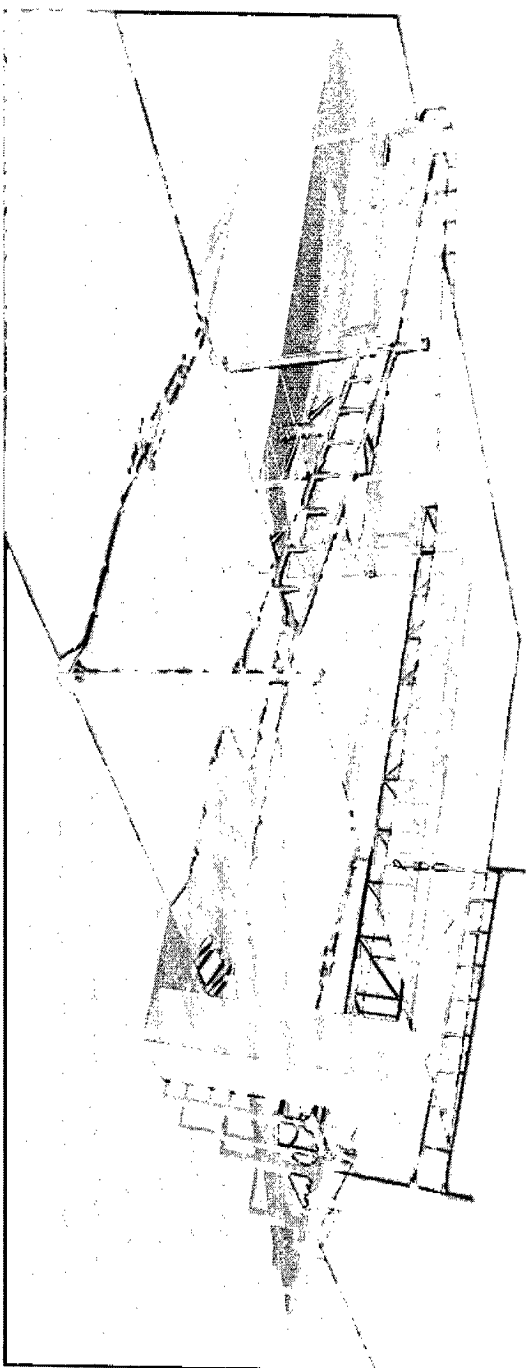


Pendiente 8% descansos de 1.5 mt cada 9 mt.

Bien. Solucionar así en todos los casos pertinentes.

Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

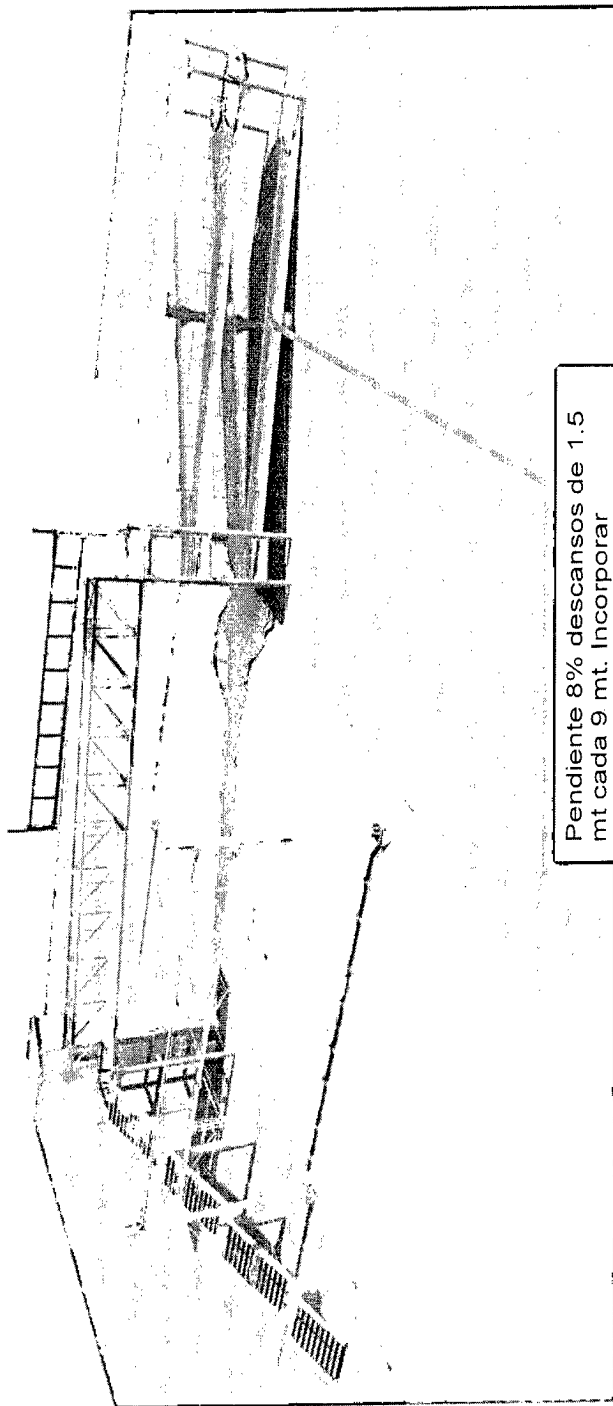
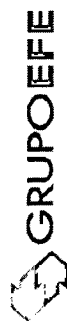
ENRIQUE LYNCH (SB)



 GRUPO EFE

Estado del Proyecto Entregado a la Nueva Administración

ENRIQUE LYNCH (SB)



Pendiente 8% descansos de 1.5  
mt cada 9 mt. Incorporar  
iluminación artificial a la rampa.

### Observaciones y recomendaciones generales

1. Según información entregada por EFE a SENADIS, las gestiones relacionadas con análisis y mitigación de impacto con las comunas involucradas en el proyecto estarían principalmente relacionadas con consulta municipal. Ante esta perspectiva se recomienda ampliar el proceso a mesas donde participen agrupaciones vecinales, servicios y empresas involucradas, para conciliar campos de solución que conduzcan a soluciones participativas, proceso y diagnóstico cuya sistematización puede ser adjunta a su Declaración de Impacto Ambiental y evitará considerablemente costos posteriores de mejoramiento.
2. En relación con lo anterior, se recomienda no edificar pasarelas hasta solucionar con el servicio eléctrico correspondiente la instalación de los postes de tendido eléctrico y alumbrado público, asimismo, en virtud de la accesibilidad de los cruces edificados EFE puede solicitar a SENADIS un oficio que apoye la reubicación de especies arbóreas cuando sea pertinente.
3. Se requiere establecer en cada pasarela una ruta accesible que conduzca de forma completamente segura a la vereda más próxima, EFE puede solicitar oficio de apoyo a SENADIS para realizar las respectivas gestiones con los municipios. Esta medida es extremadamente relevante para asegurar la accesibilidad de las pasarelas y consiste en considerar que la ruta de la pasarela comienza en el cruce de vereda que la enfrenta.
4. El paso peatonal que conduce a la Feria Libre José María Caro, de acuerdo con observaciones de los vecinos, requiere aumentar la carga de ocupación de los ascensores al menos al doble de su capacidad. Se requieren ascensores a ambos lados de la pasarela por el alto flujo peatonal que presentan de forma conjunta con rampas de un ancho mínimo de 4 metros. Es ideal la implementación de una pasarela temática recreativa en una bandeja de ancho no inferior a 40 metros con un proyecto recreativo inclusivo en este punto. Se recomienda establecer estrategias con Carabineros de Chile para proteger la seguridad y uso de estas pasarelas los días de mayor afluencia de público.

5. La Accesibilidad de las estaciones de los proyectos ferroviarios puede medirse con los mismos estándares que ocupa Metro S.A., elaborados por Ficha IDA SENADIS para realizar un levantamiento de barreras que permita gestionar su accesibilidad universal, así como desarrollar un proceso sistemático de control del diseño universal de las estaciones y terminales.





**ANT:** Denuncia por incumplimiento a la Resolución de Calificación Ambiental N° 0373/2013 "Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago Rancagua", y de la Resolución de la Superintendencia de Medio Ambiente N° 1518 de 2013 de fecha 8 de abril de 2014.

**Mat:** Solicita se tengan por acompañados nuevos antecedentes, solicitando lo que indica y reiterando solicitud de adopción de medidas provisionales.

Acompaña documentos

Señor  
Cristián Franz Thorud  
Superintendente del Medio Ambiente  
**Presente**

Estimado Señor Superintendente:

**Valentina Alejandra Durán Medina y María Nora González Jaraquemada**, abogadas y profesoras del curso de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos del Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, en representación de los siguientes vecinos de la comuna de Lo Espejo y El Bosque: don **Marcelo Antonio Gálvez Martínez**, don **Juan Andrés Alvarado Gómez**, doña **Paola Moreno Roble**, doña **Sandra Sánchez Pérez**, don **José Antonio Ávila Ramírez**, don **Raúl Prieto Sánchez** y doña **Margarita Huenchupán Millavil**, junto con saludarlo, respetuosamente nos dirigimos a usted por lo siguiente:

Por el presente acto aportamos nuevos antecedentes a la denuncia ingresada con fecha **8 de abril de 2014**, en contra de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) representada legalmente por don Jorge Inostroza Sánchez, domiciliado en Morandé N°155, comuna de Santiago, ingresada en ese servicio con el N° 1737-1, por el incumplimiento de las normas, medidas y condiciones establecidas en la Resolución de Calificación Ambiental N° 0373/2013, del proyecto "Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago-Rancagua" (RCA) de la cual es titular. A pesar de que se nos **notificó el inicio de la investigación el 11 de Julio de 2014 por medio del ORD. 833 de mismo año**, el Titular ha seguido infringiendo las obligaciones emanadas de su RCA, agravándose la situación que





afecta a nuestros representados, y profundizándose el daño ambiental, tal como se aprecia en los hechos que se describen a continuación:

**1. Afectación a la tradicional arboleda de la Avenida Portales, en la comuna de San Bernardo:**

A propósito de la construcción del proyecto en el sector de Avenida Portales en la comuna de San Bernardo, la tradicional arboleda existente en la zona se ha visto significativamente afectada producto de la tala efectuada por el Titular y sus contratistas, y por los trasplantes de árboles que se han llevado a cabo negligentemente en el sector<sup>1</sup>. Adicionalmente, se ha tapado la acequia que abastecía de agua a los árboles producto de las obras de construcción, con lo cual éstos se han ido secando, deteriorando aún más la flora del sector.<sup>2</sup> En las fotografías anexas a esta presentación, se aprecia claramente la afectación de la Avenida Portales provocada por EFE, contrastando con aquellas que grafican cómo era la situación antes de que el Proyecto entrara en fase de construcción y cómo está la tradicional arboleda ahora, visiblemente dañada<sup>3</sup>.

Junto a las imágenes ya referidas, constan las declaraciones de los vecinos del sector de Avenida Portales, quienes atestiguan el daño que se está produciendo al patrimonio ambiental de la comuna con la tala de la Avenida Portales. A modo puramente ejemplificador, mencionamos la declaración de doña María Elisa Sáez, quien a propósito del compromiso de reforestación de Avenida Portales, con fecha 31 de agosto del presente durante nos señaló:

*“Se realiza tala de árboles y el desmoche de los mismos para secarlos. Además se ha impedido el paso del agua por la acequia que llevaba el agua a los árboles en algunos sectores, mientras que en otros la acequia ha sido tapada. “*

*“En el área de la estación maestranza existen árboles transplantados, que están secos. El transplante fue mal hecho; de 6 árboles transplantados, solo hay uno vivo, el resto están secos.”*

<sup>1</sup> Anexo N°1: Imágenes de la afectación de la arboleda de Avenida Portales, San Bernardo.

<sup>2</sup> Anexo N°1.2: Set de fotos tomadas por la visita en terreno de la Clínica de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos a la arboleda de Avenida Portales en la comuna de San Bernardo, con fecha 26 de septiembre de 2015.

<sup>3</sup> Anexo N° 1.1: Set de fotos comparativas por medio de plataforma Google Street View (Comparación año 2013-2015) de la afectación a la Arboleda en el sector de Avenida Portales.





*“Respecto del cruce eucaliptos, habían árboles añosos, grandes, que desaparecieron, se desmocharon y además se pusieron postes.”*

*“No hubo ningún cuidado para mantener a los árboles trasplantados. ¿Dónde está la madera de los troncos que cortan?”*

Estas actividades llevadas a cabo por el Titular del proyecto **constituyen efectos ambientales no previstos en la evaluación del proyecto**, generando lo que estimamos constituye una evidente afectación a la flora y al patrimonio sociocultural de la comuna, debido al valor que esta tradicional arboleda tiene para los vecinos de San Bernardo.

## **2. Tala y traslado de árboles sin la participación técnica de la CONAF.**

Adicionalmente, la tala de la arboleda de Avenida Portales, ya referida, se realizó sin que se celebraran las mesas técnicas establecidas en el **punto 6.10 de la RCA**, las cuales requerían la participación de CONAF con la finalidad de colaborar en el análisis técnico de la remoción de los mencionados árboles y para el establecimiento de las acciones a implementar para su conservación, situación que ya se había mencionado en la **respuesta 5.2. de la Adenda N° 2**. La falta de participación de CONAF se aprecia en las propias declaraciones del Titular del proyecto, quien señala en su **respuesta 1.24 de la Adenda N° 1** que mantuvo reuniones solamente con la municipalidad de San Bernardo. Así mismo, esta queda en evidencia en las actas de asistencia a las mesas técnicas, acompañadas en el Anexo a esta presentación<sup>4</sup>.

Estos hechos, junto constituir un incumplimiento a la RCA, infringen además la **Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones** que en su **artículo 5.8.3**, norma de claro corte ambiental, dispone que:

*“En todo proyecto de construcción, reparación, modificación, alteración, reconstrucción o demolición, el responsable de la ejecución de dichas obras deberá implementar las siguientes medidas: (...) 3. Mantener adecuadas condiciones de aseo del espacio público que enfrenta la obra. Cuando en dicho espacio existan árboles y jardines, deberá mantenerlos en buenas condiciones y reponerlos si corresponde”.* (el subrayado es nuestro)

<sup>4</sup> Anexo N° 2: Actas de asistencia a las mesas técnicas realizadas entre EFE y la Municipalidad de San Bernardo entre el 22 de octubre de 2014 y el 23 de abril de 2015.





### **3. Suspensión del funcionamiento del servicio de trenes e incumplimiento de los permisos pertinentes.**

Como es de conocimiento público, y se informa en su página web ([http://www.trencentral.cl/link.cgi/Noticias/comunicado\\_ajuste.act#.VIM9C7cvfIU](http://www.trencentral.cl/link.cgi/Noticias/comunicado_ajuste.act#.VIM9C7cvfIU)), Empresas de Ferrocarriles del Estado ha suspendido el servicio de trenes Rancagua, Chillán e intermedios, por un plazo de 2 meses a partir del 14 de octubre de 2015. Esta suspensión cuenta con un plan de apoyo, consistente en proveer de buses para las personas que se vean afectadas por esta medida.

La suspensión del servicio de trenes junto al plan de apoyo con buses interurbanos, de acuerdo a lo establecido en el **punto 5 de la RCA**, debió ser solicitada e ingresada de manera sectorial para su evaluación y aprobación a la Secretaría Ministerial de Transportes de la Región Metropolitana, cuestión que no ha sucedido según consta en el **Memorándum N° 1074 de 2015 de la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana**<sup>5</sup>, el cual indica que *"en virtud de los antecedentes con los cuenta (sic) esta Secretaría Regional Ministerial, que esta entidad pública no ha emitido ningún documento formal que autorice un permiso para ejecutar un plan de contingencia como el indicado (...)".* (el subrayado es nuestro)

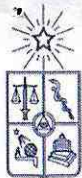
El mismo Memorándum indica que los equipos técnicos de EFE sostuvieron reuniones con los Municipios involucrados y con dicha SEREMI, pero que en caso alguno se obtuvieron los permisos pertinentes que se indican en el punto 5 de la RCA.

El no contar con este Permiso Ambiental Sectorial constituye una infracción a dicho instrumento de gestión ambiental en su punto 5, condicionando una futura afectación a la Red Vial Básica a la obtención de un permiso. El no cumplimiento de esta obligación es sancionable directamente por esta Superintendencia de Medio Ambiente.

### **4. Ausencia de las barreras modulares comprometidas en la RCA.**

<sup>5</sup> Anexo N°3: Memorándum N° 1074 de 2015 de la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana. *Ver Anexo 3.1 Respecto de suspensión de funcionamiento. Oficio circular n° 1195/2015.*





Empresas de Ferrocarriles del Estado ha incumplido la **RCA en su punto 3.14.3.3** sobre medidas de control de ruido en etapa de construcción, en tanto se comprometió a establecer barreras modulares a lo largo de todos los puntos de evaluación en la faja vía, cuyas características están expresamente señaladas en la medida 1 de dicho punto, **especificándose una altura mínimo de 3 metros y un espesor de 15mm.**

De acuerdo a lo informado por nuestros representados y conforme lo hemos apreciado en las visitas a terreno efectuadas por el equipo del Curso Clínico de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos, de las cuales proceden las imágenes que se adjuntan en el Anexo N° 4<sup>6</sup>, donde especialmente en la comuna de El Bosque, dada la cercanía de los vecinos a la faja vía, la instalación de las barreras que tenían por objeto el control de ruidos a lo largo de la faja vía, no se ha llevado a cabo. En una gran parte de la vía férrea, las “barreras” que se han instalado consisten en simples mallas o en rejillas que no cuentan con lo más mínimo las especificaciones técnicas, y en estricto rigor, no cuentan con un espesor de 15mm, y que mucho menos sirven para los fines de evitar la contaminación acústica.

Además, en los pocos lugares donde sí existe la mencionada “barrera”, ésta no cuenta con la altura requerida, a saber, los tres metros de alto, siendo en algunos casos, no superior a 1,5 metros, cuestión que afecta gravemente la seguridad de las personas habitan en proximidades a la vía del tren, especialmente a los niños pequeños del sector.

#### **5. Infracción al cronograma como aspecto fiscalizable de la descripción del proyecto**

Asimismo, puede constatarse con claridad que el Titular del proyecto no se ha ajustado al propio cronograma de avance de la obra al cual se comprometió. Como se aprecia en el cronograma elaborado por el Titular en su DIA, y a su vez acompañado en el **Anexo 3 de la Adenda N°1**, la realización de las obras se encuentran en un desarrollo totalmente desapegado a lo establecido en éste.

Actualmente EFE se encuentra con un **retraso mayor a un año** en la generalidad de su proyecto, el cual se contemplaba para estar en periodo de pruebas en julio de 2014. Sin embargo, a la fecha el Titular todavía no ha dado término a la construcción de la totalidad de las vías, la señalización y los pasos desnivelados

---

<sup>6</sup> Anexo N°4: Imágenes de la situación de la barreras modulares instaladas en la faja vía en la comuna de El Bosque, obtenidas por la visita a terreno de la Clínica de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos, de fecha 26 de septiembre de 2015.





que constituyen la totalidad del proyecto, lo cual puede apreciarse de la simple visita al sector de desarrollo de las obras. Ello ha motivado, como se mencionó con anterioridad, que el Titular del Proyecto haya decidido suspender su servicio regular de transporte de pasajeros por un plazo de 2 meses, a fin de acelerar la realización de los trabajos en la vía y en nuevas estaciones, las cuales aún no cuentan con el equipamiento suficiente para entrar en funcionamiento. Se han agregado nuevas obras, siendo imposible seguir el desarrollo de las obras inicialmente previstas así como de sus inexistentes medidas de mitigación.

Todo lo anterior corresponde a una clara infracción por parte del Titular del Proyecto a la descripción del proyecto presentada, lo cual es una falta sancionable por parte de esta Superintendencia, considerando que el impacto total que ha generado la construcción del Proyecto, a los distintos elementos del medio ambiente, ha sido mucho mayor al previsto por el Titular en su DIA dado el año extra que se ha extendido su construcción.

#### **6. Presencia de basura e inadecuadas condiciones de aseo a lo largo de la faja vía.**

En nuestras visitas a terreno, y tal como se aprecia con claridad en las imágenes contenidas en el Anexo N°5<sup>7</sup>, hemos constatado la **acumulación indigna de basura al interior y exterior de la obra**, sobre la faja vía y los pasos que son usados cotidianamente por los vecinos que cruzan la línea férrea, lo cual infringe la obligación de mantener adecuadas condiciones de aseo en la faja vía mediante la realización de *obras de saneamiento menores*, tal como indica el Titular en la **respuesta 1.1 de la Adenda N°1**. Con ello, al existir una acumulación tal de residuos en la faja vía, EFE incumple claramente con la obligación constituida en el **punto 8.4 de la RCA**, Tabla N° 12, el cual dispone respecto al almacenamiento en terrero de residuos sólidos domiciliarios en el haz de vía que esta deberá realizarse *"en contenedores estancos, en cada instalación de faenas, que no permitan la proliferación de vectores sanitarios"*.

Adicionalmente, se infringe con esto la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, normativa ambiental la cual, como hemos dicho, en su artículo 8.3.1. dispone que *"En todo proyecto de construcción, reparación, modificación, alteración, reconstrucción o demolición, el responsable de la ejecución de dichas obras deberá implementar las siguientes medidas: (...) 3. Mantener adecuadas*

---

<sup>7</sup> Anexo N°5: Set de fotos de residuos ubicados en las obras de la faja vía de la comuna de Lo Espejo, tomadas por la Clínica de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, con fecha 26 de septiembre de 2015.





condiciones de aseo del espacio público que enfrenta la obra. (...)". (el subrayado es nuestro)

### PETICIONES CONCRETAS

En razón de los antecedentes expuestos, es que solicitamos a la Superintendencia del Medio Ambiente:

1. Se tengan por acompañadas los documentos incluidos en los distintos Anexos esta presentación;
  - a. Anexo N°1: Imágenes de la afectación de la arboleda de Avenida Portales, San Bernardo.
  - b. Anexo N° 2: Actas de asistencia a las mesas técnicas realizadas entre EFE y la Municipalidad de San Bernardo entre el 22 de octubre de 2014 y el 23 de abril de 2015.
  - c. Anexo N°3: Memorándum N° 1074 de 2015 de la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana. *y Anexo 3.1. Oficio Circular N° 1195 de 2015 misma institución.*
  - d. Anexo N°4: Imágenes de la situación de la barreras modulares instaladas en la faja vía en la comuna de El Bosque, obtenidas por la visita a terreno de la Clínica de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos, de fecha 26 de septiembre de 2015.
  - e. Anexo N°5: Set de fotos de residuos ubicados en las obras de la faja vía de la comuna de Lo Espejo, tomadas por la Clínica de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, con fecha 26 de septiembre de 2015.
2. Se tengan en consideración los hechos recientemente descritos en el expediente de investigación ya existente, en conjunto con los antecedentes ya puestos en conocimiento con anterioridad por esta parte, para la formulación de cargos y la sustanciación del procedimiento de fiscalización y sanción en contra de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, cursándose las respectivas sanciones contempladas en la ley por las infracciones anteriormente señaladas.
3. Se adopten por la Superintendencia del Medio Ambiente medidas provisionales urgentes ante la gravedad y los efectos de las infracciones





denunciadas, a fin de evitar una afectación mayor al medio ambiente y la salud de nuestros representados. Así, solicitamos a esta Superintendencia del Medio Ambiente que adopte la medida provisional consagrada en el art. 47 letra c) y d) de la Ley 20.417, esto es, la *clausura temporal, parcial o total de las instalaciones*, como también, la *detención del funcionamiento de las instalaciones*.

Así mismo, solicitamos de forma subsidiaria a esta Superintendencia del Medio Ambiente que se adopten *medidas de corrección, seguridad o control* consagradas en el art. 47 letra a) de la Ley 20.417, que impidan la continuidad en la producción del riesgo o del daño de las infracciones previamente denunciadas

La ocurrencia de los presupuestos para las medidas anteriormente solicitadas se justifican en la gravedad de las infracciones denunciadas y probadas a través de los diferentes documentos acompañados en los Anexos de esta presentación, los cuales logran otorgar una visión de la situación de desprotección en la que se encuentran nuestros representados frente a las constantes infracciones de EFE.

Por último, Señor Superintendente, es nuestro deber señalar que, a casi 20 meses de denunciados los hechos constitutivos de infracción, nuestros representados no pueden menos que sentir una profunda desilusión ante las barreras al acceso a la justicia ambiental que los afectan, al constatar que la Superintendencia del Medio Ambiente, que tiene por misión la fiscalización y el cumplimiento ambiental, no ha adoptado aún medidas en resguardo de sus derechos, a pesar de existir jurisprudencia de la Contraloría General de la República que la conmina a atender los casos denunciados con celeridad<sup>8</sup>.

Sin otro particular, le saludan atentamente,



**María Nora González Jaraquemada**



**Valentina Alejandra Durán Medina**

*Lo enmendado vale*

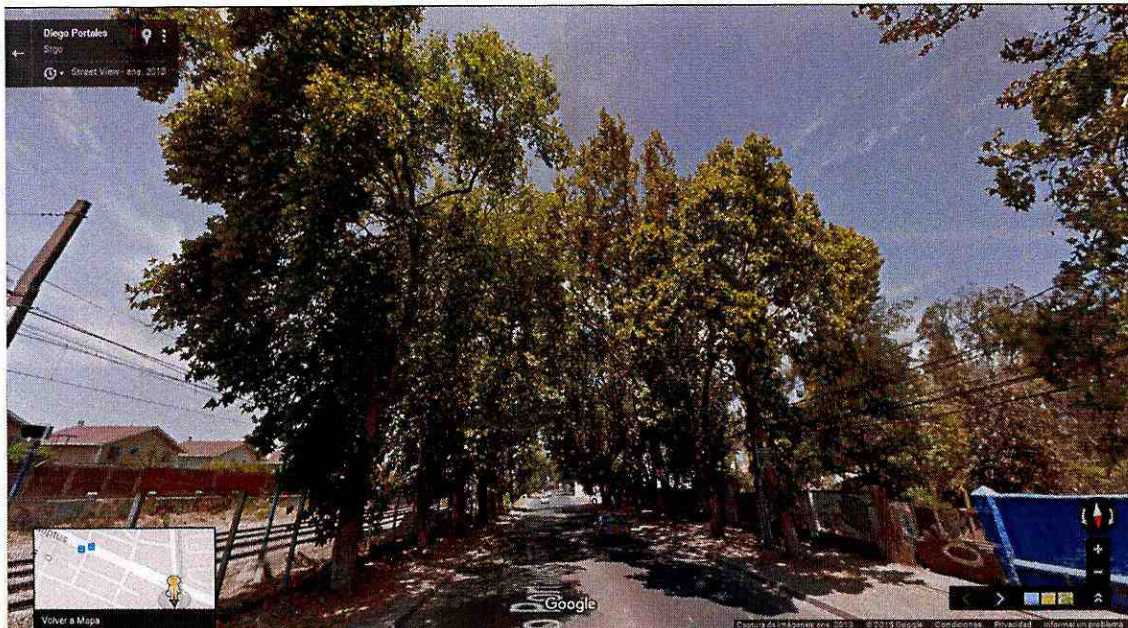
<sup>8</sup> Dictamen 4547/2015 de la Contraloría General de la República, de fecha 16 de enero de 2015.



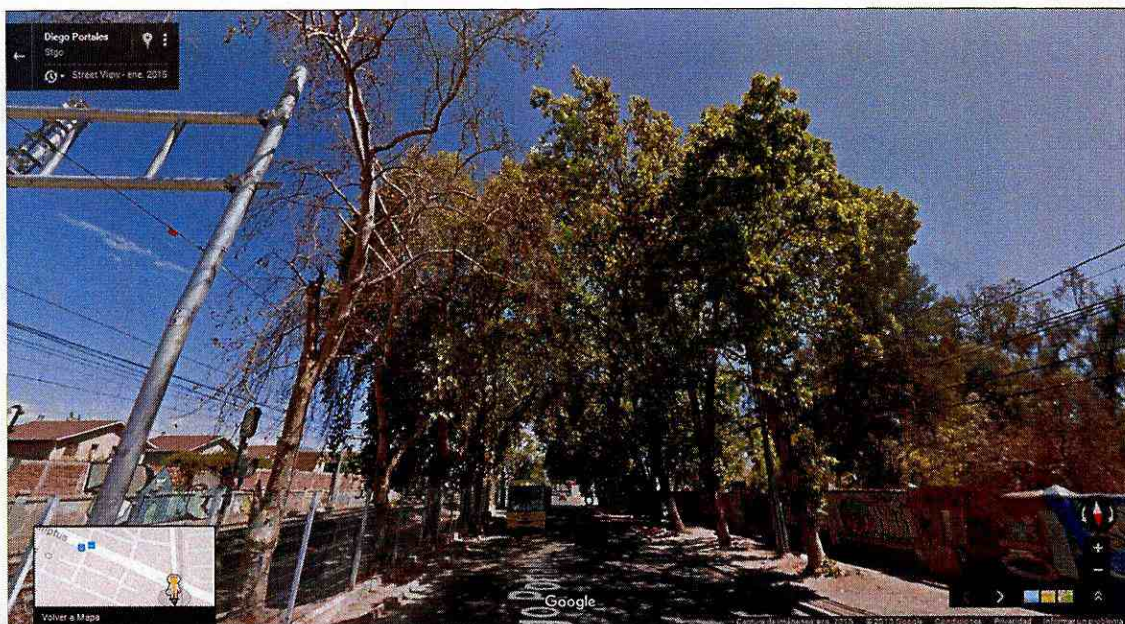
**Anexo N°1: Imágenes de la afectación de la arboleda de Avenida Portales, San Bernardo.**

**N° 1.1: Set de fotos comparativas por medio de plataforma Google Street View (Comparación año 2013-2015) de la afectación a la Arboleda en el sector de Avenida Portales.**

Avenida Portales esquina Eucaliptus, 2013.



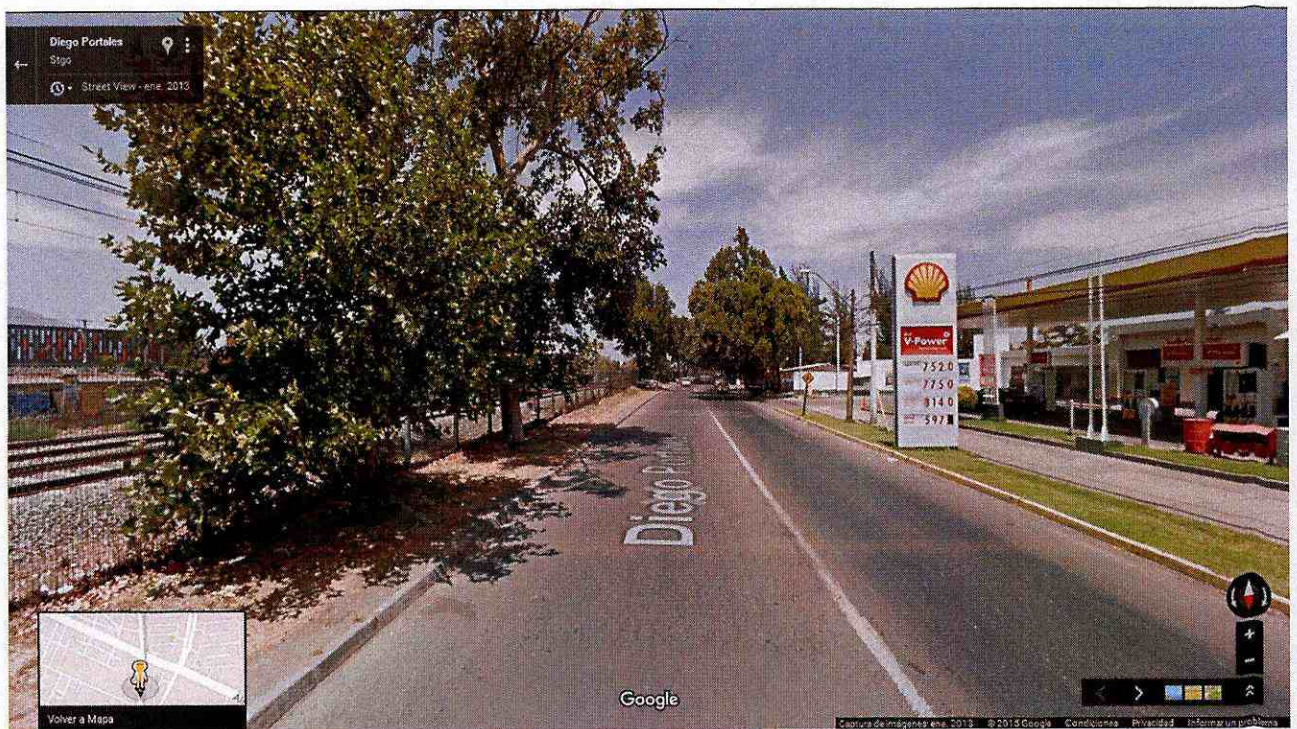
Avenida Portales esquina Eucaliptus, 2015.



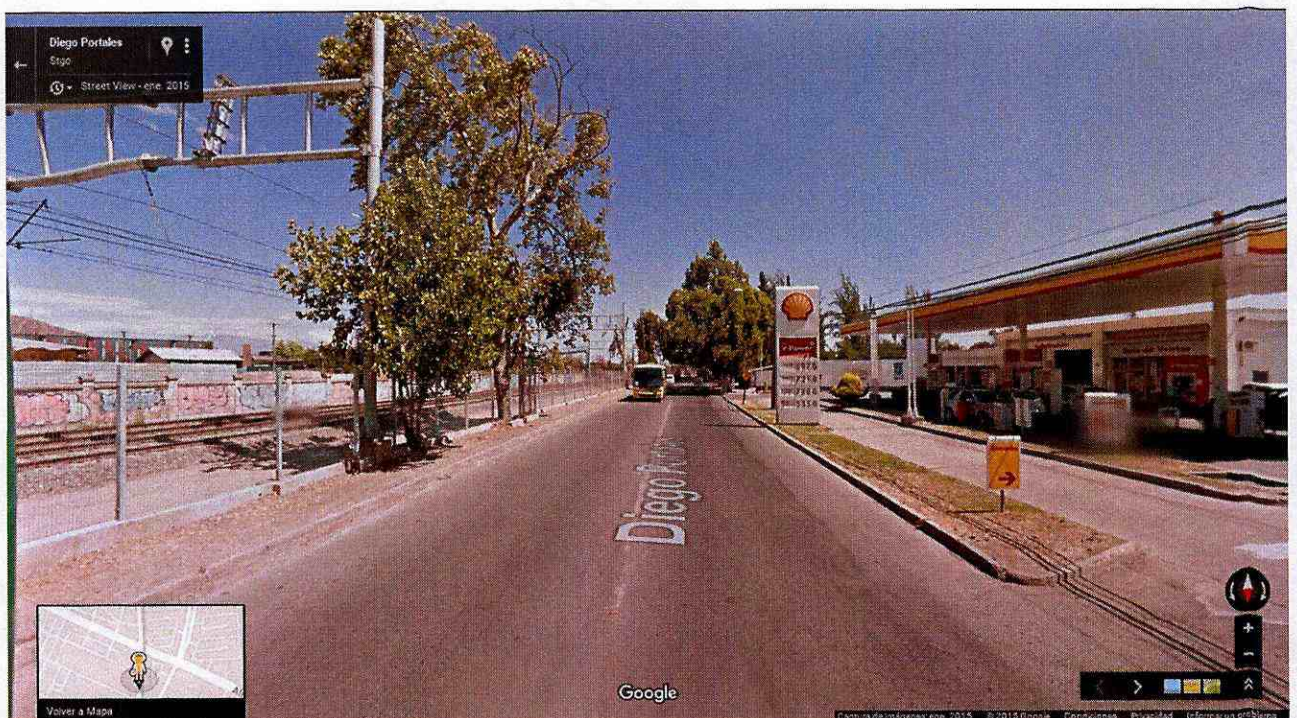
↓  
árbol muerto



Avenida Portales cerca de la intersección con calle Madrid Osorio, año 2013.

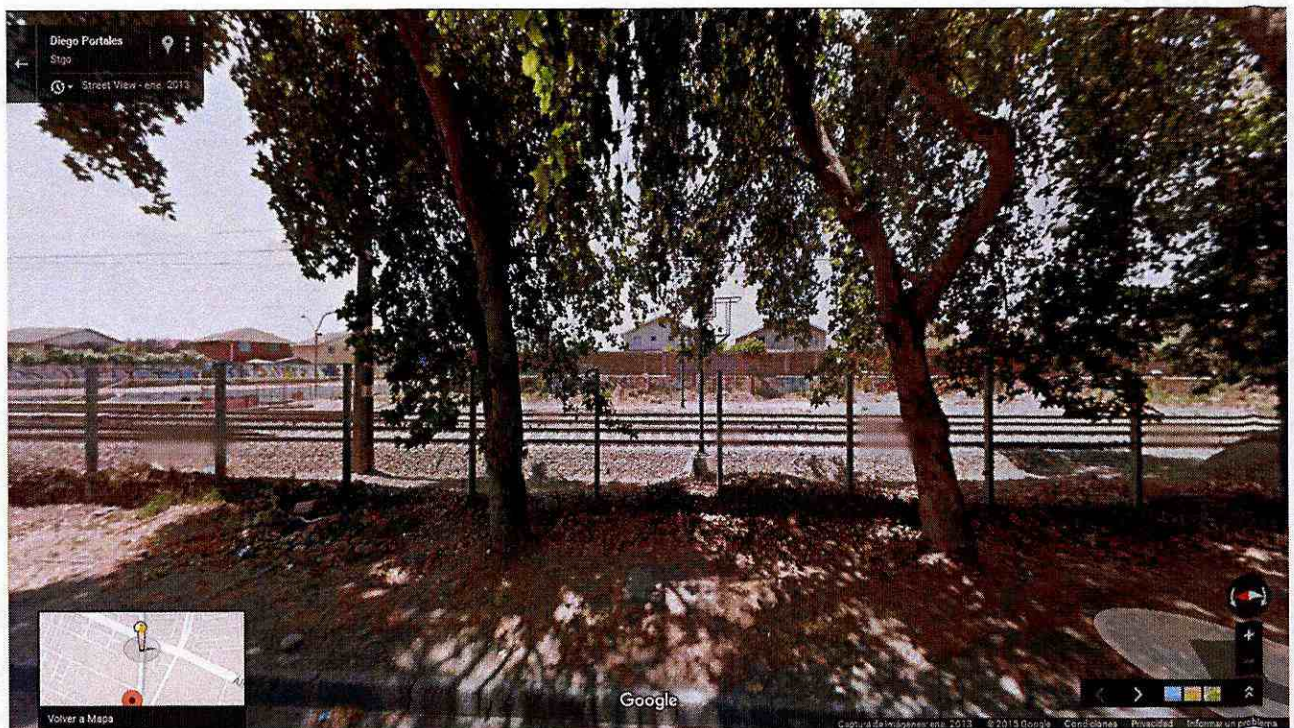


Avenida Portales cerca de la intersección con calle Madrid Osorio, año 2015.





Avenida Portales cerca de la intersección con calle Eucaliptus, 2013.



Avenida Portales cerca de la intersección con calle Eucaliptus, 2015.



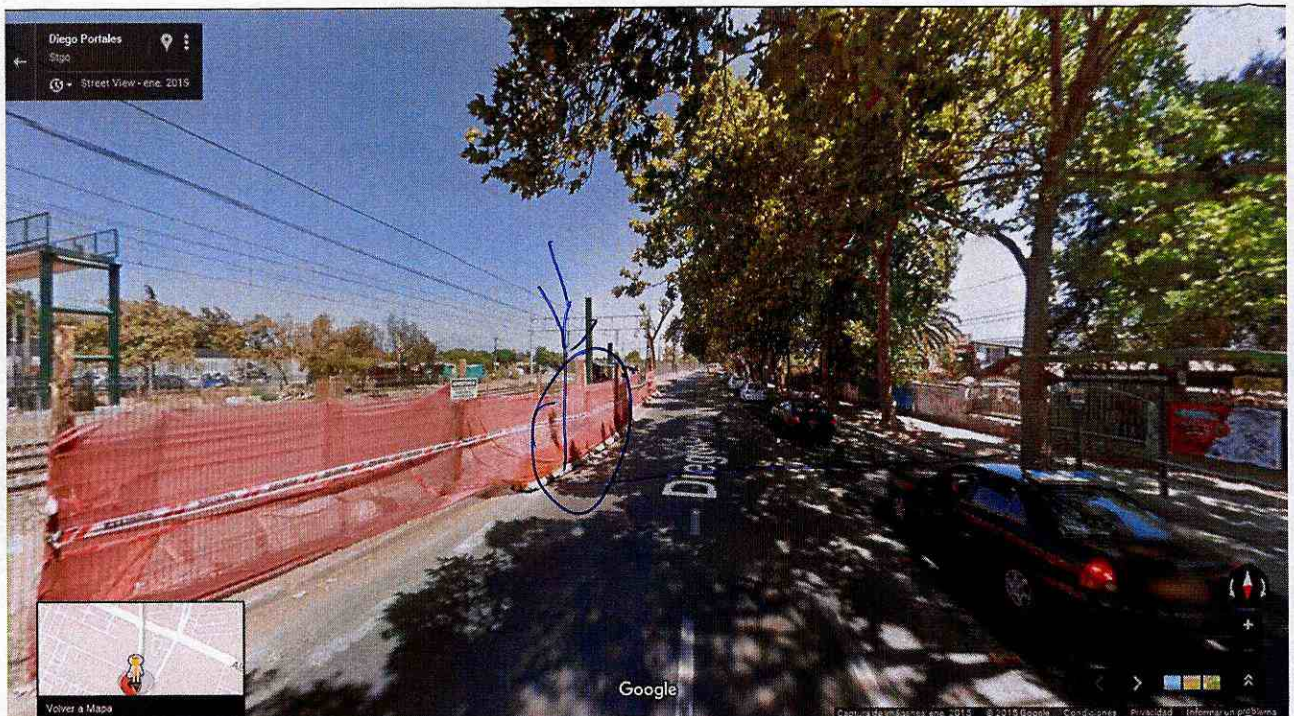
↓  
árbol muerto



Avenida Portales cerca de la intersección con calle Mateo de Toro y Zambrano, 2013.



Avenida Portales cerca de la intersección con calle Mateo de Toro y Zambrano, 2015.





Avenida Portales esquina calle Mateo de Toro y Zambrano, 2013.



Avenida Portales esquina calle Mateo de Toro y Zambrano, 2015.





**Nº1.2: Set de fotos tomadas por la visita en terreno de la Clínica de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos a la arboleda de Avenida Portales en la comuna de San Bernardo, con fecha 26 de septiembre de 2015.**



Foto correspondiente al sector de Avenida Portales cercano a la estación Maestranza. En ella se aprecia como se ha realizado el corte de las ramas de los árboles cercanos a la faja vía, no obstante no obstaculizar el desarrollo de las obras en el sector.





Foto correspondiente al sector de Avenida Portales con calle Esmeralda. En ella se aprecia como se ha realizado el corte de las ramas de los árboles cercanos a la faja vía, y como estos se han ido secando producto de la obstrucción de la acequia que les servía para su riego.





Foto correspondiente al sector de Avenida Portales cercano a la estación Maestranza. En ella se aprecia como se ha realizado el corte de las ramas de los árboles cercanos a la faja vía, y la existencia de un claro debido a la remoción de árboles producto de las obras de EFE.





Foto correspondiente al sector de Avenida Portales cercano a la estación Maestranza. En ella se aprecia como se ha realizado el corte de las ramas de los árboles cercanos a la faja vía, y la existencia de un claro debido a la remoción de árboles producto de las obras de EFE.





Foto correspondiente al sector de Avenida Portales cercano a la estación Maestranza. En ella se aprecia la acequia que sirve para el riego de los árboles del sector, la cual ha sido obstruida producto de las obras realizadas por EFE.





Foto de Avenida Portales con la intersección de calle San José, en ella puede observarse un claro en la arboleda producto de la extracción de un árbol que se encuentra tumbado al interior de la faja vía y que no ha sido removido. Así mismo, existen residuos de la obra que no han sido retirados por EFE, y se encuentran fuera de la línea férrea.





Foto en que se aprecia con mayor claridad el árbol señalado en la imagen anterior, el cual se encuentra en el lugar de las obras en la faja vía y no ha sido retirado por EFE.



# ANEXO N° 2

REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO

CINCO PINOS

FECHA : 23 / ABRIL / 2015

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Ingrid Ulloa f.	I. Pamiap San Pelayo		
2	Guillermo Palma L.	Centro de Desarrollo Social y Cultural		
3	María Angélica López	" "		
4	Luis López	" "		
5	Jessica Arcega S.	" "		
6	Orlando Ortiz	Santa de Vecinos 5 Pinos		
7	Edmundo Zurita	" "		
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				

REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO - Carab'iveros.

FECHA : 16 / ABRIL / 2015

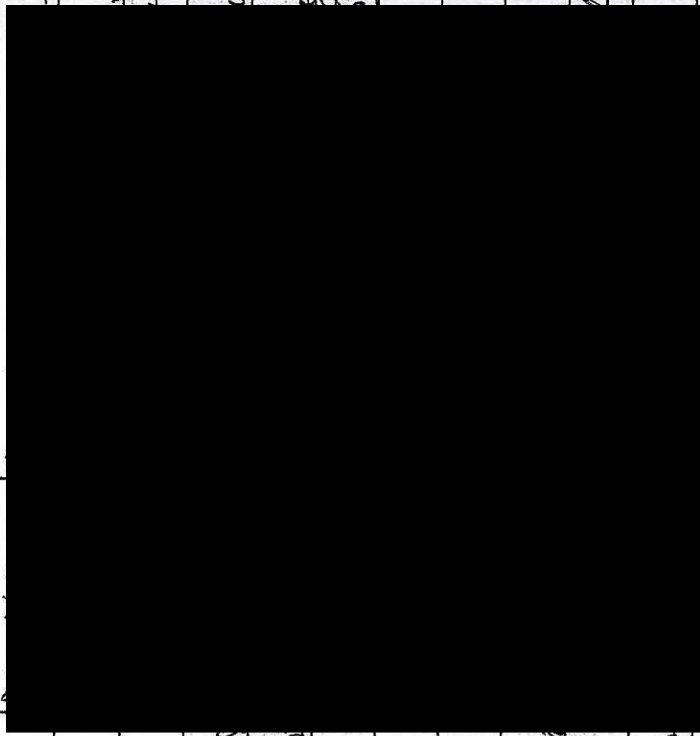
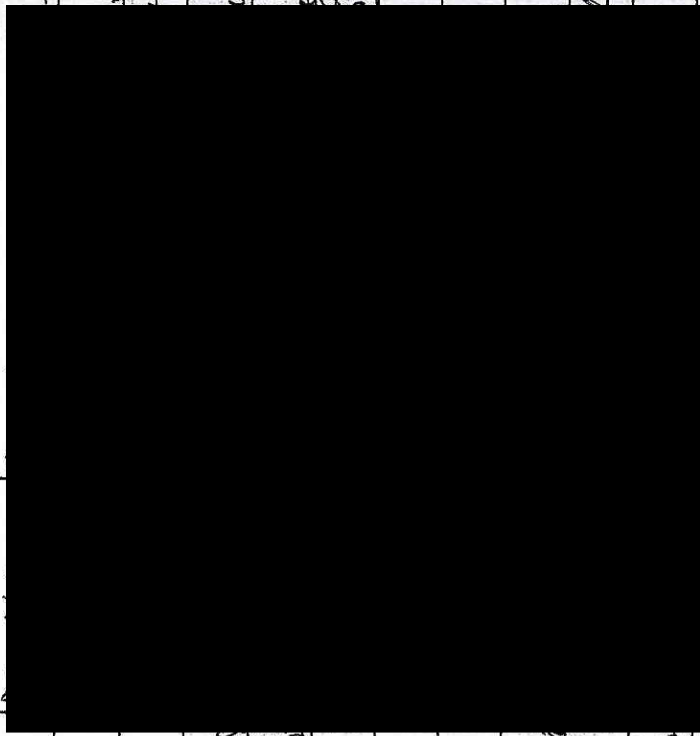
	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Verónica Uribe	U. Esmeralda		
2	Margarita Maldonado	IS Robert Knudsen		
3	EDUARDO MENDOZA V.	VILLA ESMERALDA		
4	Mevitza Peltre	Sta. Robera de Vias		
5	M <sup>e</sup> Carolina Silva	33 VV 58 Monte.		
6	Gabriela Inostroza Pella.	33 VV San Juan de los		
7	Andrés Montoya	delegado Cuidado 26		
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				



REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO

5 PINOS

FECHA : 02 / ABRIL / 2015

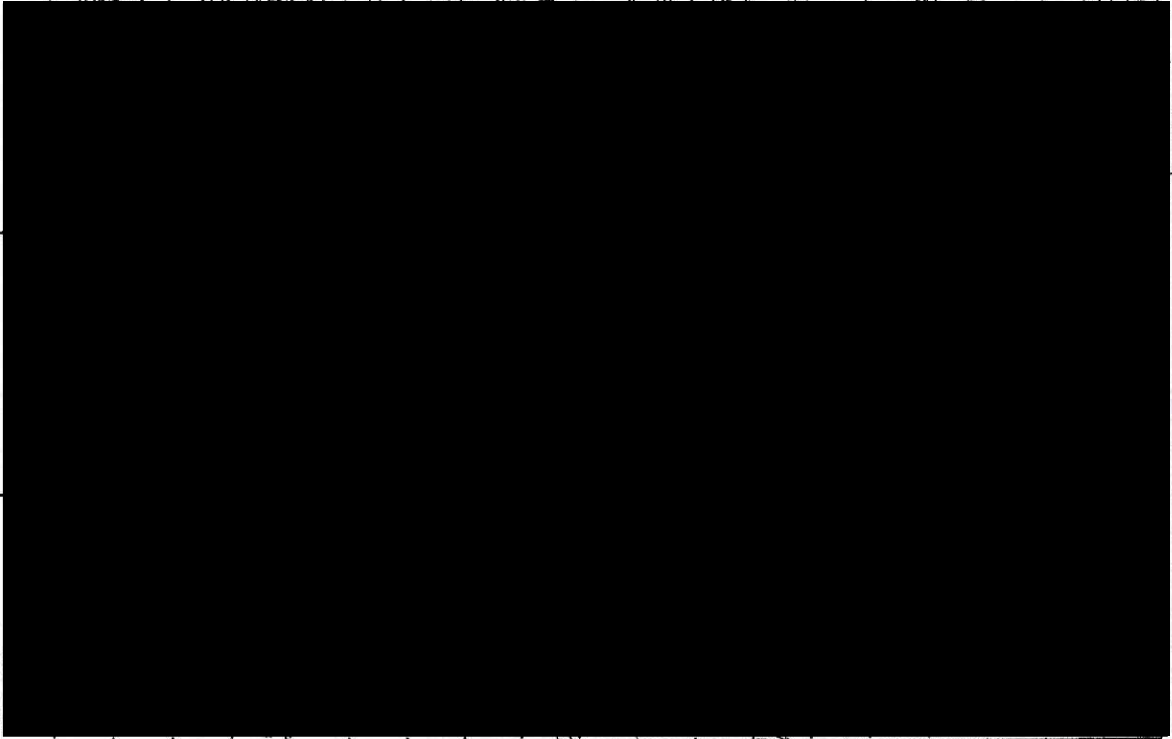
	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Edurelo ZUIDIGA	Junta de Vecinos		
2	Orlando Ortiz	Junta de Vecinos		
3	Olga Gonzalez	Junta de Vecinos		
4	Francisca Avila	ORGANIZACIÓN 5 PINOS		
5	Jessica Martinez	ORGANIZACIÓN 5 PINOS		
6	Guillermo Pina	ORGANIZACIÓN 5 PINOS		
7	Jaime Menay O.	EFE		
8	Agustín Aravena G.	EFE		
9	Jose Reyes J.	EFE		
10	Pamela Garen	EFE		
11	Cesar Condeán S.	D. Operaciones I.M. San Bdo		
12				
13				
14				
15				
16				

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Leonor Lopez San	Unidad. especial de Jose		
2	Juan Herrera	JJVV Robert Kennedy		
3	Juan C. Quilana Zoloto	DLS - Municipalidad S.B.		
4	Manuel Rivera P	Secretaría Regional - H. D.		
5	Quine B.			
6	Veneria Urtez Garcia	J. U. de E. E. E. E. E. E. E.		
7	Carlos Cajales Macuel	C. U. T. Y. D. A. I. A.		
8	Frigid. Mon. Flores	Transp. San Pablo		
9	Monica Aguilar Boz			
10	Erica Constanza D	REC - A. A. A. A. A. A. A.		
11	Cesar Constanza	OPERACIONES		
12	Manuelita Maldonado	J. J. V. Robert Kennedy		
13	Sandra Cornejo Z.	MAE MISAWIN		
14	YACERA SILVA V	DAO		
15	Manuel José Díaz B.	DAO.		
16				



Masa Eke  
23-03-2015

Asamblea Comunitaria, Paso Desnivelado Superior Lo Blanco.

	NOMBRE	JUNTA DE VECINOS	TELEFONO	MAIL	FIRMA
1	JACQUELINE BERNARDIN	VILLA LO BLANCO			
2	CARLOS SOLAR CUAJIN	VILLA LO BLANCO			
3	LUIS CARLOS OLIVERA SOTO	ESCOSAR CASTRO			
4	VALERIA BERNALDEZ OLIVERA	Escuela Espinosa			
5	OLGA BERNALDEZ OLIVERA	Escuela Espinosa			
6	JUAN ANTONIO OLIVERA	VILLA LO BLANCO			
7	PAOLA OLIVERA OLIVERA	Comite			
8	ADRIANA PABLO	Comite			
9	ADRIANA PABLO	Comite			
10	ADRIANA PABLO	Comite			
11	SARA LUCAS	Club Olivos			
12	WILSON OLIVERA	Club Olivos			
13	SUSANA OLIVERA	Club Olivos			
14	MARTA BERNALDEZ	Club Olivos			
15	GLORIA BERNALDEZ	Club Olivos			
16	GLORIA BERNALDEZ	Club Olivos			
17	FRANCISCA BERNALDEZ	Club Olivos			
18	MARTA BERNALDEZ	Club Olivos			
19	MARTA BERNALDEZ	Club Olivos			
20	MARTA BERNALDEZ	Club Olivos			



23-03-2015

Asamblea Comunitaria, Paso Desnivelado Superior Lo Blanco.

	NOMBRE	JUNTA DE VECINOS	TELEFONO	MAIL	FIRMA
21	Carmona Roldán	V. Tucuman			
22	na. Eulalia Torres Calacón	P. V. Villafra			
23	Olga Luján	Villa Pucara			
24	Enzo Jara	Torres Chere			
25	Forja Reyes G.	Torres de Chere Norte			
26	Victor SEPULVE	FLOR DE LUNA			
27	MARIA MENES	FLOR DE LUNA			
28	FORBE TOBAR LARA	FLOR DE LUNA			
29	Luis Pinto Cardo	N. Los Americanos			
30	Digno molina Celis	AV Mexico #50			
31	Begio Osorio Ortiz	America 880-C			
32	Juan Cabre	AV Mexico 880			
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					



1) Copy 6 Efe

REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO

FECHA : 18/ MARZO / 2015

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Fredy Alba f.	D.T.T.P.		
2	Carolina Silva R.	33 VV 58 Monte Nao		
3	Olga Rivero A.	C. Robert Kennedy		
4	Margarita Bralobranco	34 VV Robert Kennedy		
5	Juan Herrera D.	4		
6	Alberto Miranda Ibarra-	33 VV Sta. Filomena de nos.		
7	Veronica Muñoz Garcia	5 V.Villa Emmanuel de los		
8	Maribel Lopez Diaz	Manizales plecepek 58. 777		
9	Luis Olivares Briceño	Junta Vecinos Villa Esmer		
10	CRISTOPHER KAWANOFF AJOÑA	D.O.M. SAPADO.		
11	ANDRÉS EJCABAR GARCIA	CRUZ Y DAVILA		
12	Carlos Cajalder Macuer	CRUZ Y Davila		
13	Marcela GARCÉS TORRES	EFE		
14	AGUSTÍN ARAVENA GUTIERREZ	EFE		
15	Jorge Riveros	EFE		
16	Pedro Riveros Tapades	MUNICIPAL		

REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO

FECHA : 18/ MARZO / 2015

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Manuel José Díaz.	DAO		
2	MARCELA SILVA VALENZUELA	DAO		
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				



REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO

FECHA : 06/ MARZO / 2015

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Ingrid Vilca f.	F.M. San Pedro.		
2	CHRISTOPHER KARAMOFF OLYN	D.O.M SAN PEDRO		
3	JUAN C. ORCULLANA TORRES	DLS - BIDECO		
4	Carlos Cajales Macuer	Cruty Davila.		
5	Francisco Fuentes	OPERACIONES.		
6	MARCELA SILVA V	DAO		
7	MANUEL JOSÉ DÍAZ.	DAO		
8	HUGO LEOA B.	Cruz Davila		
9	ANDRÉS EYCOBAR J.	CRUZ Y DAVILA		
10	DANIELA GARCÉS TORRES	EFE		
11	PAOLA PÉREZ PAREDES	MUNICIPALIDAD		
12				
13				
14				
15				
16				

REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO

FECHA : 26 / ENERO / 2015

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	ARIE HEBEL W.	SUSANOS / PETZOBRAJ		
2	Luis Olivares Briceño	Synto de Vecinos Villa Esmeralda		
3	Margarita Malobombas	Junta de Vecinos Robert Kennedy		
4	Yolanda Sibara R.	JJ.VV. 58 Monte		
5	Alberto Ruano de Lizarra	JJ.VV. Sta. Filomena de No.		
6	JUAN CARLOS Gómez Sequida	JJ.VV. SAN JOSE de Nos		
7	Isidora Macari T.	JJ.VV. San José de Nos		
8	Sergio Montañi A.	Ruz y Davila		
9	JORGE REYES	EFE		
10	AGUSTIN ANAVENA G.	EFE		
11	Edmundo Amore Reyes	I.H.S.B.		
12	Leonel Cordero S.	Correcal		
13	Sandra Cornejo Zamorano	MAC MISAWUN		
14				
15				
16				



REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO

FECHA : 20 / ENERO / 2015

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Fuquid Ullua Flores	transito I.M.S.B.		
2	Fabio LUNA	LAUANOS		
3	AME HERBEL	SUSHI NOS		
4	LEONEL CADIZ	CONCESAR		
5	Sandra Cornejo Zamorano	MAC MISAWÜN		
6	Luis Olivares Briceño	Junta de Vecinos Villa Esmeralda		
7	Margarita Maldonado	J.V. Robert Kuroki		
8	Jonathan Trujillo ACEVEDO	COORPO DE BOMBAS		
9	Gonzalo Morales Yeneses	" " " "		
10	Patricia Perez Paredes	MUNICIPALIDAD S.B.D		
11	Alberto Miranda Sharrue	J.V. Sto Filomeno de nos		
12	Carlos Cajales Macuer	Cauty Davila		
13				
14				
15				
16				

FECHA : 16 / ENERO / 2015

REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Margarita Maldonado	Y.V. Robert Kennedy		
2	Francisco Leon	J.V. Robert Kennedy		
3	JUAN HERRERA D	"		
4	Gonzalo Morales Torres	BOMBARDOS 5ta CIA.		
5	Francisco Fuentes S.	OPERACIONES.		
6	Figueroa Ulloa Jhony	Intenidp San Isidro		
7	Ricardo Lavado Torres	Dirección de Obras		
8	Carlos Cajalés Macías	C y D		
9	AGUSTIN ARQUEENA GUTIERREZ	E.F.E.		
10	PAOLA PEREZ PAREDES	MUNICIPALIDAD SAN PEDRO		
11	MARCELA SILVA U.	DIRECCION AGRO Y OLIVATO		
12	JUAN C. ORIELMANA TOLEDO	DL5 - DIBECO		
13				
14				
15				
16				



REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO

FECHA : 22/ DICIEMBRE / 2014

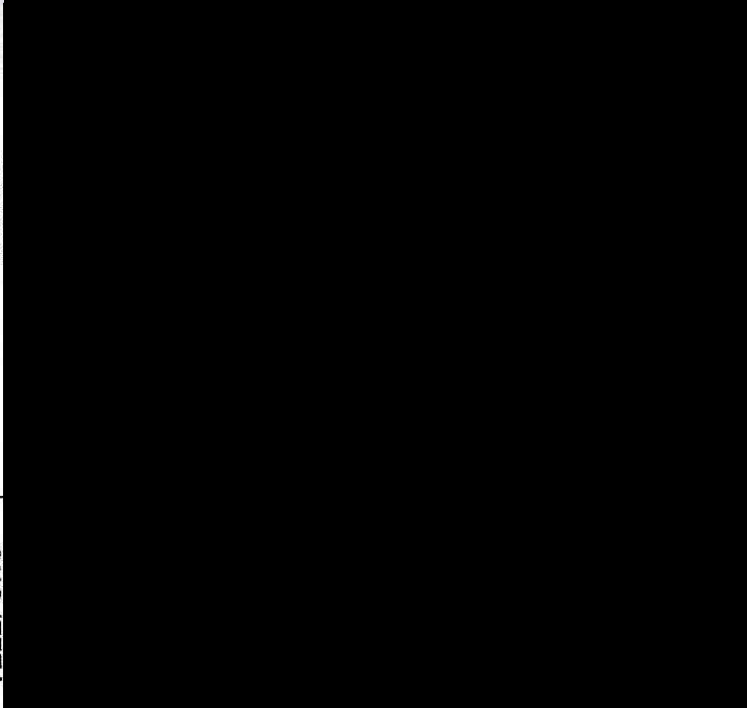
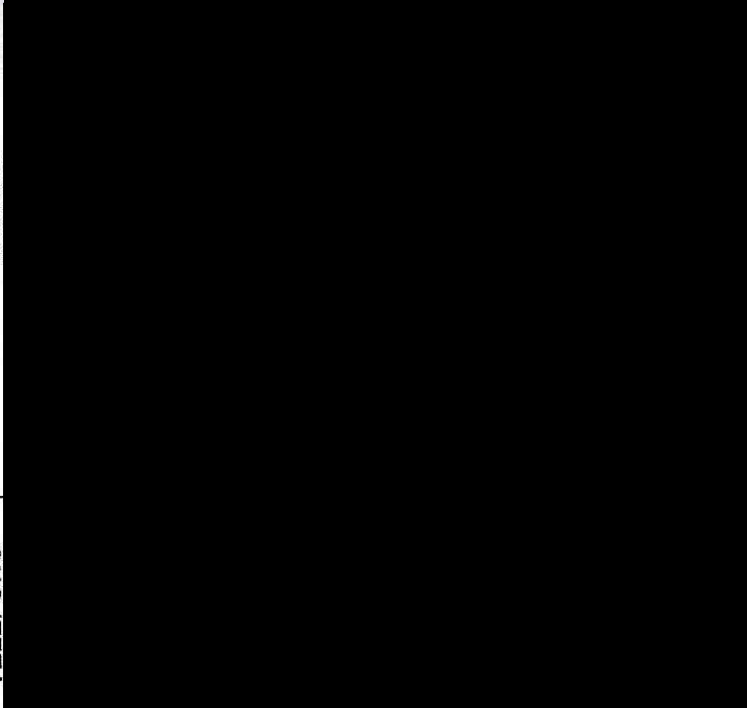
	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Pedro Amador L.	IM San Pedro D.O.M.		
2	JUAN CARLOS GOMEZ J	JJ.VV San José de los Rios		
3	Roberto Miranda Herrera	JJ.VV. Sto. Pilomena de los Rios		
4	Manuel Valenzuela	JJ.VV. Roberto Kennedy		
5	Verónica Vivero GARCIA	JJ.VV. Villa Encarnación		
6	Isidora Macari T.	JJ.VV. San José de los Rios		
7	Maria Ignacia Macari	JJ.VV. San José de los Rios		
8	Maritza Roberto Valenzuela	JJ.VV. Sta. Filomena de los Rios		
9	Francisco Fuentes S.	OPERACIONES.		
10	Fredy Vilas Flores	F. Municip. San Pedro.		
11	Anselmo Olmedo	DLS		
12	Carlos Cajal Macuer	INT. Davila.		
13	Manuel Fuentes	CONCEJAL		
14	Cesara Condal S.	D. OPERACIONES		
15	Marilyn Pizarro R.	Junta de Vecinos 58 Norte		
16	MARCELA SILVA VALENZUELA	DAD		
17	MANUEL JOSE DIAZ	DAD		

REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO

FECHA : 17/ DICIEMBRE / 2014

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Edwardo Ariza Rojas	I.H.S.B.		
2	César Contreras Sarmiento	D. Operaciones		
3	Francisco Fuentes S.	D. Operaciones		
4	Luis Ojeda L.	EFE		
5	Carlos Capales Macuer	Conty Dávila		
6	Carlos Marañón	J.V. Carabona		
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				



	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	Nelson Beyer Sabat	Aceros Chile S.A.		
2	Sandra Cornejo Zamorano	PAC MISAWUN		
3	Ana Maria Moya	Com Ad Jose E. Meduri		
4	Margarita Parada	Com ad. Jose E. Meduri		
5	Agustin Aravena G.	EFE.		
6	JORGE REYES	EFE		
7	Carlos Cajales Nacuet	Cruz y Davila		
8	Reisaba Soreade B.	Don.		
9	Engrid Ulloa Flores	D.T.T.P.		
10	Monica Bz	D.O.		
11	MARCELA SILVA VALENZUELA	DAO		
12				
13				
14				
15				
16				





REUNIÓN: MESA TECNICA EFE - MUNICIPIO

FECHA : 12 / NOVIEMBRE / 201

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	JORGE REYES	EFE		
2	AGUSTIN ARAVENA	EFE		
3	Carlos Cajales Macuer	Cruz y Dávila		
4	Johanna Su Maestre	COMITE ADJUNTO <sup>de</sup> 2.º m.		
5	Guarapante Parada S	comite. Adolado <sup>de</sup> 2.º m.		
6	MARCELA SILVA YAVENUELA	DAD		
7	Manuel José Gíjar.	DAD		
8	Ricardo Burgos A.	Bocuy		
9	Analia Olmedo	OLS		
10	Juquiel Ullas Flores.	To sam polo.		
11	Moris Ayala	D.O.		
12	Cesar Causaban	D.O		
13	Eduardo Ariza Rojas	Transita		



REUNIÓN: MESA TECNICA EFE, EXTERNALIDADES PROYECTO RANCAGUA EXPRESS

FECHA : 22 DE OCTUBRE DE 2011

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
1	AGUSTIN ARAUJO G.	EFE		
2	ALFONSO FUENTES M.	CED		
3	ANDRÉS SIVOCAYASCHI	CUN		
4	MANUEL JOSÉ DÍAZ B.	DAO		
5	HÉCTOR PINEDA TOROZ	SECPLA		
6	MARCELA SILVA U.	DAO		
7	JUAN C. ORELLANA T.	DLS		
8	CECILIA CORTÉS S.	OPERACIONES		
9	INGRID ULLER FLORES	TRANSITO		
10	MÓNICA APARICIO B.	DD.		
11	TRINIDAD FUENTES SOTO	OPERACIONES		
12	RICARDO PARGOS HERNÁNDEZ	DOA		
13	CARLOS HERNÁNDEZ OJEDA	P.O.M.		
14	Florencia Lopez	NOU x San Bernardino		



REUNION TECNICA EFE

REUNIÓN: 13 - OCTUBRE - 2014

FECHA :

	NOMBRE	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
01	José Ríos	San Bernardo		
02	Manuel José Díaz	BDO - Depto Técnico		
03	Sandra Colorado	Mov. Acción Ciudadana		
04	Fuigil Ulloa Flores	I. Municip. San Pedro		
05	Eduardo Arriaza Rojas	I. Municipalidad de San Pedro		
06	JUAN C. ORILLANA TOLEDO	I. Municip. SN. BDO - DLS		
07	César Convalón Sanhueza	I. Municipalidad SN. Bdo - OREAN		
08	JORGE REYES	EFE		
09	ALEX FUENTES	EFE		
10	JICENTE ACUNA	<del>CHILE</del> EFE		
11	Manuel Codiz	concejal		



ANEXO N° 3

8577

OFICIO GS N° \_\_\_\_\_/

**ANT.:** Memorandum N° 1074, de 12.11.2015, del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana.

Solicitud de acceso a la información pública AN001W 0004339 ID56754.

**MAT.:** Responde solicitud de Información del antecedente.

**SANTIAGO,** 16 NOV 2015

**DE: CRISTIAN BOWEN GARFIAS**  
**SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES**

**A : IZASKUN LINAZASORO ESPINOZA**  
**[Redacted]**

En relación con su solicitud de Acceso a la Información Pública y Transparencia del antecedente, a través de la cual señala: "... vengo en solicitar información respecto a si Empresas de Ferrocarriles del Estado, ha solicitado y obtenido el permiso de esta subsecretaría metropolitana para ejecutar su plan de contingencia respecto de la paralización de los servicios de trenes, consistentes en la implementación de buses interurbanos entre el tramo Santiago - Rancagua - Chillán y puntos Intermedios. Este permiso es requisito de operación de acuerdo a la RCA que califica favorablemente el proyecto de "mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo: santiago-rancagua", Resolución Exenta N° 0373/2013, de acuerdo a su punto n°5 (pag 173)...".

Sírvase encontrar adjunto al presente oficio el Memorandum N° 1074, de 12.11.2015, del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, que informa al tenor de lo pedido y remite la documentación requerida.

Sin otro particular, se despide atentamente,

  
**CRISTIAN BOWEN GARFIAS**  
**Subsecretario de Transportes**

  
Distribución:

- Indicada (izaskun.linazasoro@gmail.com)
- Gabinete Ministro de Transportes y Telecomunicaciones
- Gabinete Subsecretario de Transportes
- Unidad de Gestión Documental
- Secretaría Regional Ministerial Metropolitana de Transportes y Telecomunicaciones

SS 39123







1074

MEMORANDUM SM/LG N° \_\_\_\_ /

REF.: Solicitud de acceso a la  
información pública N°  
AN001W-0004339 ID  
56754

MAT.: Lo que indica.

Santiago,

12 NOV 2015

A : CRISTIÁN BOWEN GARFIAS  
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES

DE : SR. SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL DE TRANSPORTES Y  
TELECOMUNICACIONES DE LA REGIÓN METROPOLITANA

En relación a la solicitud de información signada con la referencia N° AN001W-0004339 ID 56754 mediante la cual se requiere Información solicitada "... Información respecto a si Empresas de Ferrocarriles del Estado, ha solicitado y obtenido el permiso de esta subsecretaría metropolitana para ejecutar su plan de contingencia respecto de la paralización de los servicios de trenes, consistentes en la implementación de buses interurbanos entre el tramo Santiago - Rancagua - Chillán y puntos intermedios. Este permiso es requisito de operación de acuerdo a la RCA que califica favorablemente el proyecto de "mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo: santiago-rancagua", Resolución Exenta N° 0373/2013, de acuerdo a su punto n°5 (pág. 173)...". Cumpro en comunicarle usted, en virtud de los antecedentes con los cuenta esta Secretaría Regional Ministerial, que esta entidad pública no ha emitido ningún documento formal que autorice un permiso para ejecutar un plan de contingencia como el indicado en la solicitud de información. Sin embargo, se le informa a usted, que se efectuaron reuniones por parte de los equipos técnicos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), los Municipios involucrados y esta Secretaría Regional Ministerial, donde se analizó la suspensión de los servicios de Trenes en el tramo Chillán - Rancagua - Santiago, para la habilitación del proyecto denominado Rancagua Express. Producto de lo anterior, esta Secretaría Regional, informa de la actividad, mediante Oficio Circular N° 1195 de fecha 09 de octubre de 2015, la cual se adjunta, a los responsables de los servicios de transporte rural e interurbano de pasajeros que operan en el sector aledaño al proyecto, a quienes adicionalmente se les solicita





disponer de las medidas que resulten necesarias para abordar el incremento de la demanda de pasajeros que pudiera generarse.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted

**MATTIAZZO, RICARDO**  
Secretario Regional Ministerial de  
Transportes y Telecomunicaciones  
de la Región Metropolitana

SSO/AN

Distribución:

- Destinatario
- Gabinete Subsecretaria
- Archivo Área Legal

Anexo 3.1



**Subsecretaría de Transportes  
Ministerio de Transportes y  
Telecomunicaciones**

OFICIO CIRCULAR SM/AO N° 1195 /

**ANT.:** No hay.

**MAT.:** Comunica suspensión de operación del servicio Metrotren Santiago-Rancagua.

**SANTIAGO,** 09 OCT 2015

**DE: SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL DE TRANSPORTES  
Y TELECOMUNICACIONES, REGIÓN METROPOLITANA**

**A: RESPONSABLES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO RURAL E  
INTERURBANO DE PASAJEROS REGION METROPOLITANA  
SEGUN DISTRIBUCIÓN**

Mediante el presente, me permito informar a Uds., que producto de las obras para la habilitación del proyecto Rancagua Xpress, se suspenderá la operación del servicio Metrotren, entre Alameda y Rancagua, a partir del día miércoles 14 de octubre del presente año y por un periodo de 60 días.

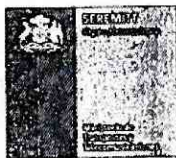
Por lo anterior, solicito a Ud., disponer de las medidas que resulten necesarias, con el objeto de abordar el incremento de la demanda de pasajeros que pudiera generarse, producto de la situación antes señalada.

Sin otro particular, saluda a usted,

  
**MATÍAS SALAZAR**  
Secretario Regional Ministerial  
Transportes y Telecomunicaciones  
Región Metropolitana

**SSO/CAN/MCH**  
**Distribución:**

- Servicios 500001 - 500028 - 500039 - 500032 - Sociedad De Transportes San Bernardo S.A. - Gran Avenida Jose Miguel Carrera 9682 - El Bosque
- Servicio 500004 - Buses Palne S.A. - Ruiz Tagle N° 231 - Estación Central
- Servicio 500025 - Sociedad de Transportes Santa Rosa Limitada - Gran Avenida Jose Miguel Carrera N° 9682 - El Bosque
- Servicio 800002 - Cóndor Bus Ltda. - Obispo Manuel Umaña N° 1042, Estación Central
- Servicio 800006 - Empresa De Transportes Rurales Limitada - Dolores 800, Estación Central
- Servicio 800013 - Transportes Cometa S.A. - San Borja N° 235, Estación Central
- Servicio 800017 - Elsa Martina San Martin Galvez - Loma Verde N° 914, Las Condes
- Servicio 800026 - Manuel Octavio Espindola Sánchez - Jesús Díez Martínez N° 1365, Estación Central
- Servicio 800030 - Jorge Gustavo Martínez Rasse - Apóstol Santiago N° 386, Quinta Normal
- Servicio 800044 - Sociedad De Transportes Tepual Ltda. - Diagonal Teniente Cruz N° 537-C, Pudahuel
- Servicio 800050 - Sociedad De Transportes Gama Limitada - Ruiz Tagle N° 231, Estación Central
- Servicio 800062 - Alber Bus Ltda. - Nicasio Retamales N° 44 Oficina 53, Estación Central
- Servicio 800063 - Transportes Berroeta Limitada - Nicasio Retamales N° 44 Of. 75, Estación Central

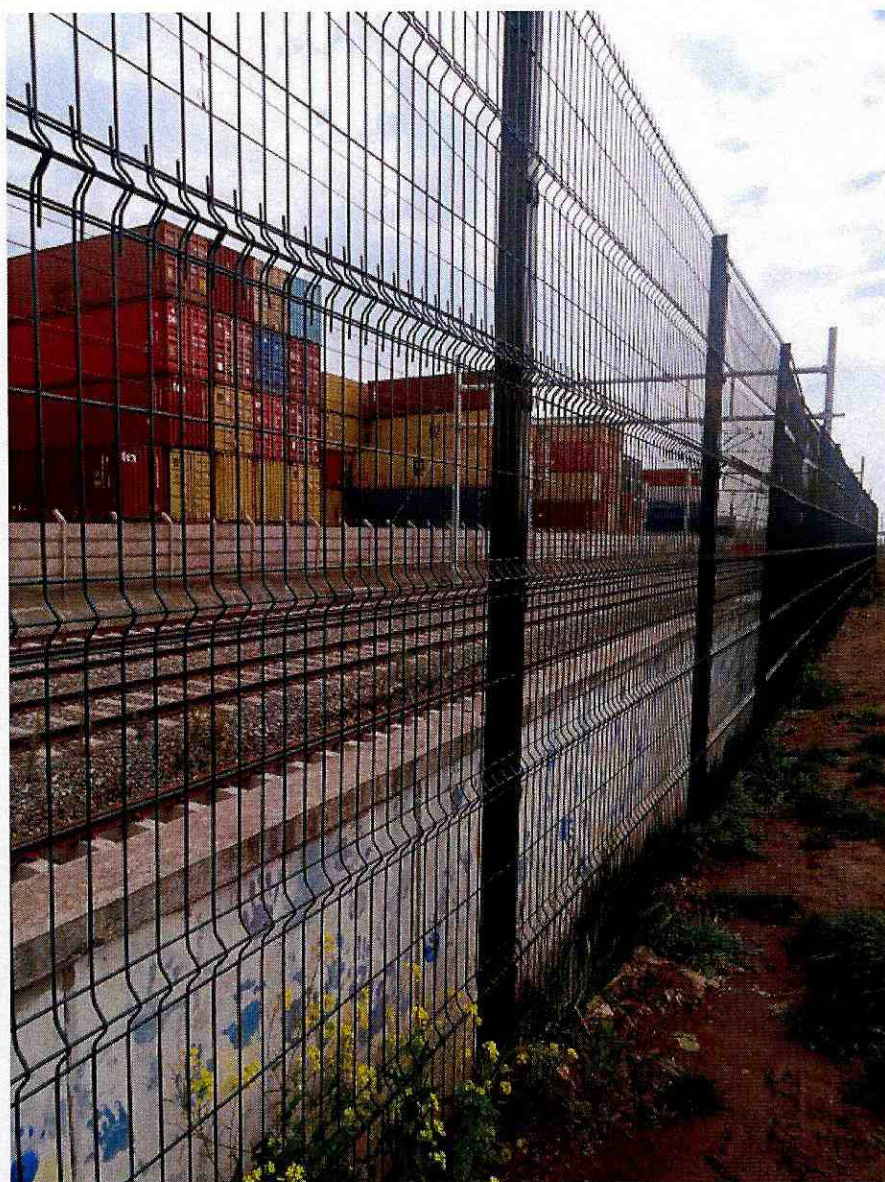


**Subsecretaría de Transportes  
Ministerio de Transportes y  
Telecomunicaciones**

- Servicio 800070 - Marisol Patricia Mardones Neira - Nicasio Retamales Nº 150, Estación Central
- Servicio 800071 - Transportes Alfa S.A. - Av. Providencia Nº 2653 Of. 13, Providencia
- Servicio 800075 - Sociedad De Transportes Pullman Santa Maria Ltda. - Gaspar De Orense Nº 885, Quinta Normal
- Servicio 800076 - Transportes Intersur Ltda. - Obispo Manuel Umaña Nº 703, Estación Central
- Servicio 800077 - Transportes Via Tur Ltda. - Santa Petronila Nº 705, Quinta Normal
- Servicio 800080 - Sociedad de Transportes Interregional Ltda. - Pardo Nº 219, Melipilla
- Servicio 800082 - Inversiones servicios y Transportes María Elena S.A. - María Elena Nº 1276, La Florida
- Servicio 800084 - Sociedad de Transportes Atacama Vip y Cía. Ltda. - >San Borja Nº 235, Estación Central
- Servicio 800085 - Transportes Andes Mar Chile Ltda. - Lorcana Nº 0263, La Cisterna
- Servicio 800086 - Transportes Vimazu Ltda. - Los Quillayes Parcela 4 Loteo 2, Pirque
- División de Usuarios (OIRS RM)
- Programa Nacional de Fiscalización
- Dirección General Carabineros de Chile - Av. Bernardo O'Higgins Nº 1191 - Santiago
- Prefectura del Tránsito y Carreteras Carabineros de Chile - Santo Domingo Nº 1180 - Santiago
- Área De Operaciones, Seremitt RM
- Oficina de Partes



**Anexo N°4: Imágenes de la situación de la barreras modulares instaladas en la faja vía en la comuna de El Bosque, obtenidas por la visita a terreno de la Clínica de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos, de fecha 26 de septiembre de 2015**



Reja ubicada en la comuna de El Bosque que separa la villa Santa Margarita de la faja vía. No cumple con condiciones de espesor y altura que exige la RCA.





Reja ubicada en la comuna de El Bosque que separa la villa Santa Margarita de terrenos de EFE aledaños a la faja vía. No cumple con condiciones de espesor y altura que exige la RCA.





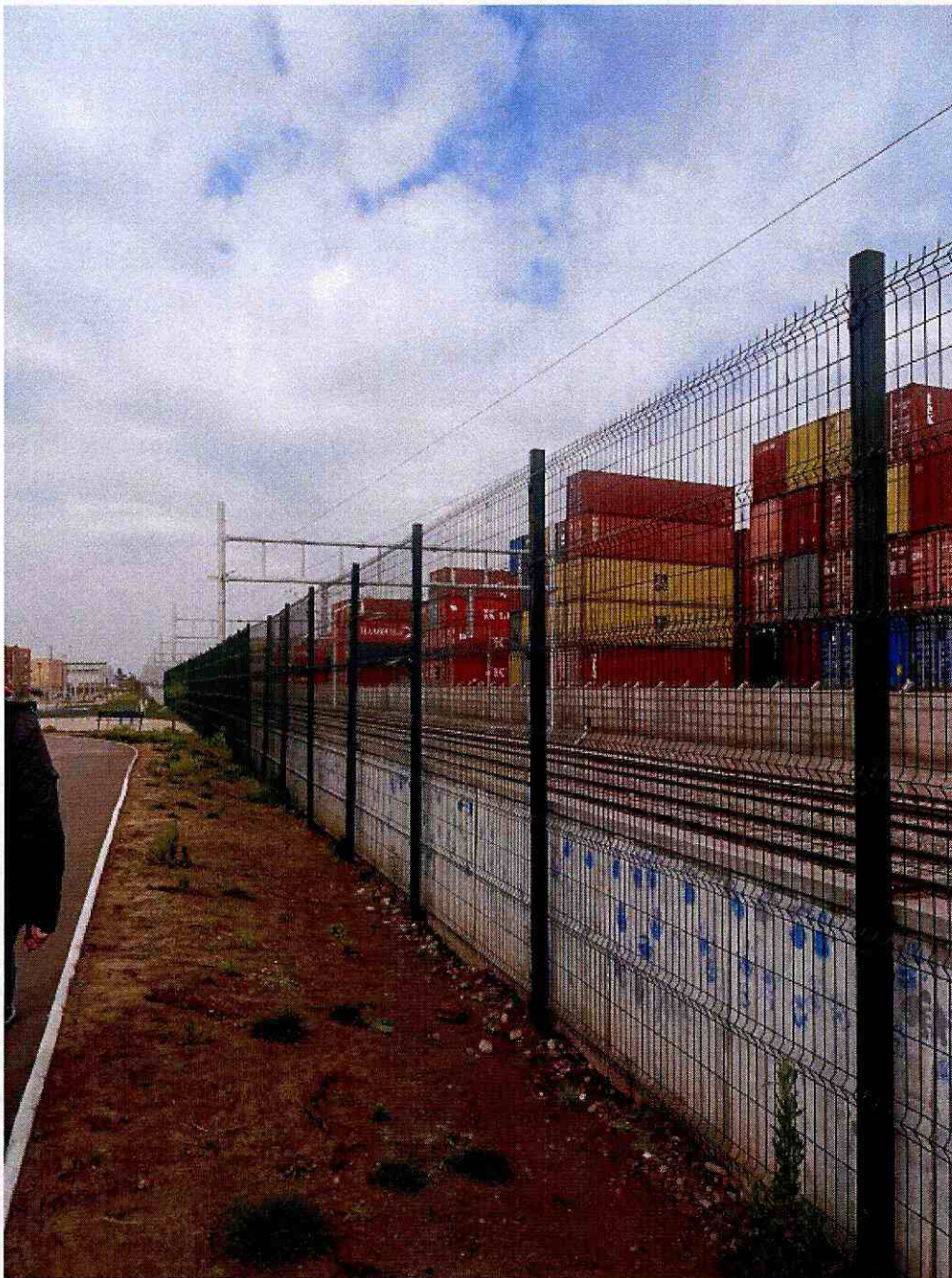
Reja ubicada en la comuna de El Bosque que separa la villa Santa Margarita de la faja vía.  
No cumple con condiciones de espesor y altura que exige la RCA.





Reja ubicada en la comuna de El Bosque que separa la villa Santa Margarita de la faja vía.  
No cumple con condiciones de espesor y altura que exige la RCA.

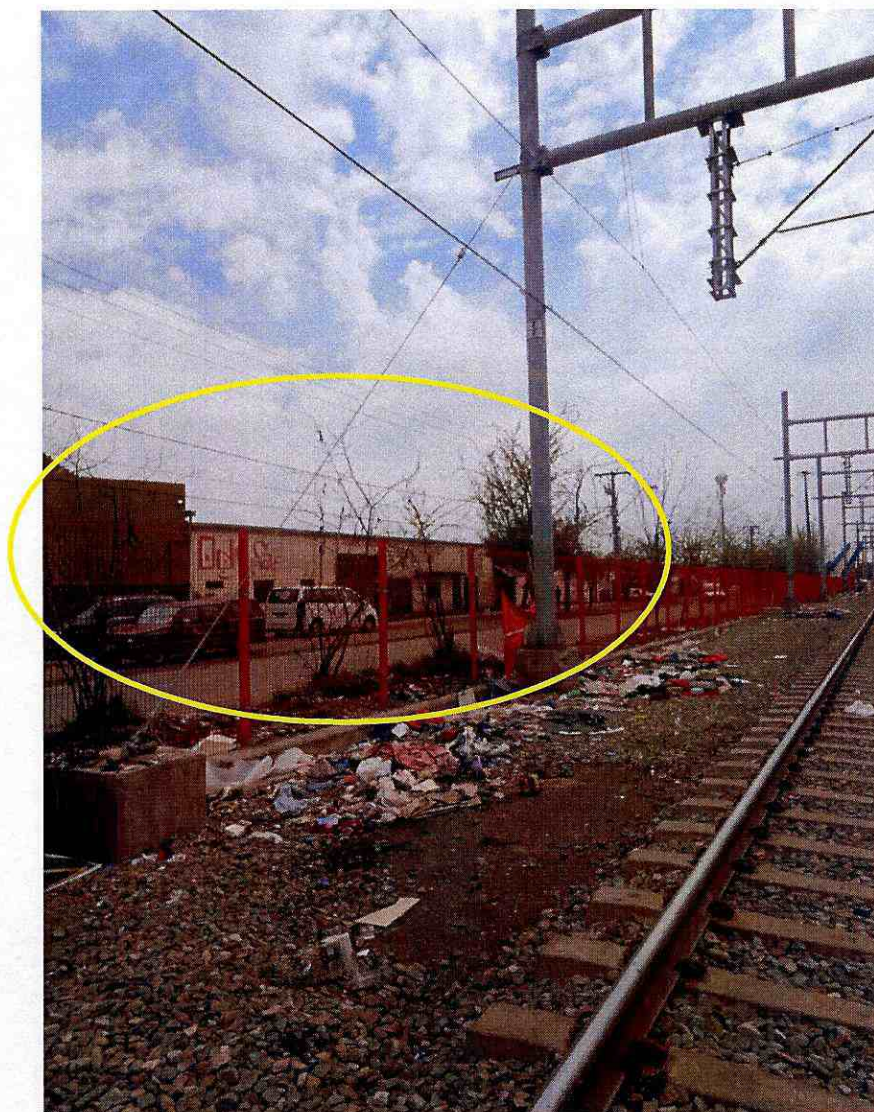




Reja ubicada en la comuna de El Bosque que separa la villa Santa Margarita de la faja vía.  
No cumple con condiciones de espesor y altura que exige la RCA.

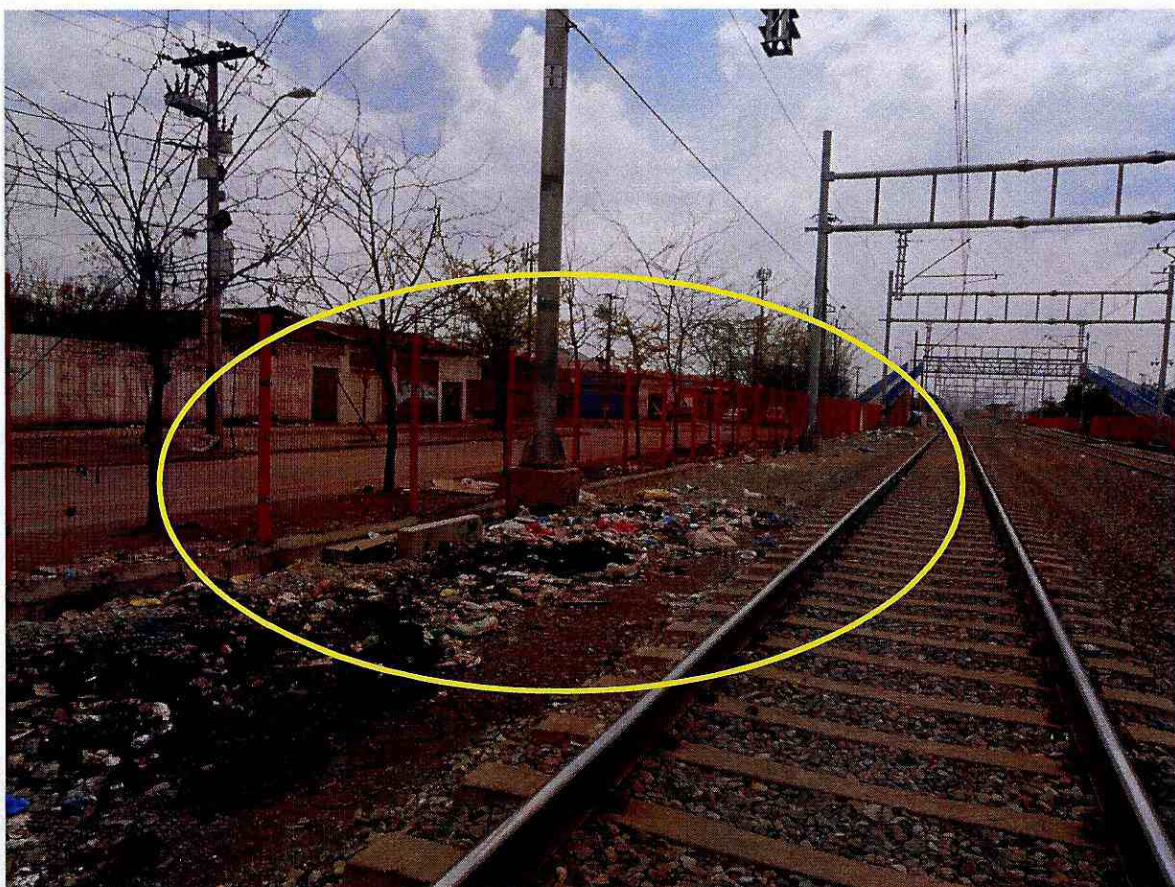


**Anexo 5. Set de fotos de residuos ubicados en las obras de la faja vía de la comuna de Lo Espejo, tomadas por la Clínica de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, con fecha 26 de septiembre de 2015.**



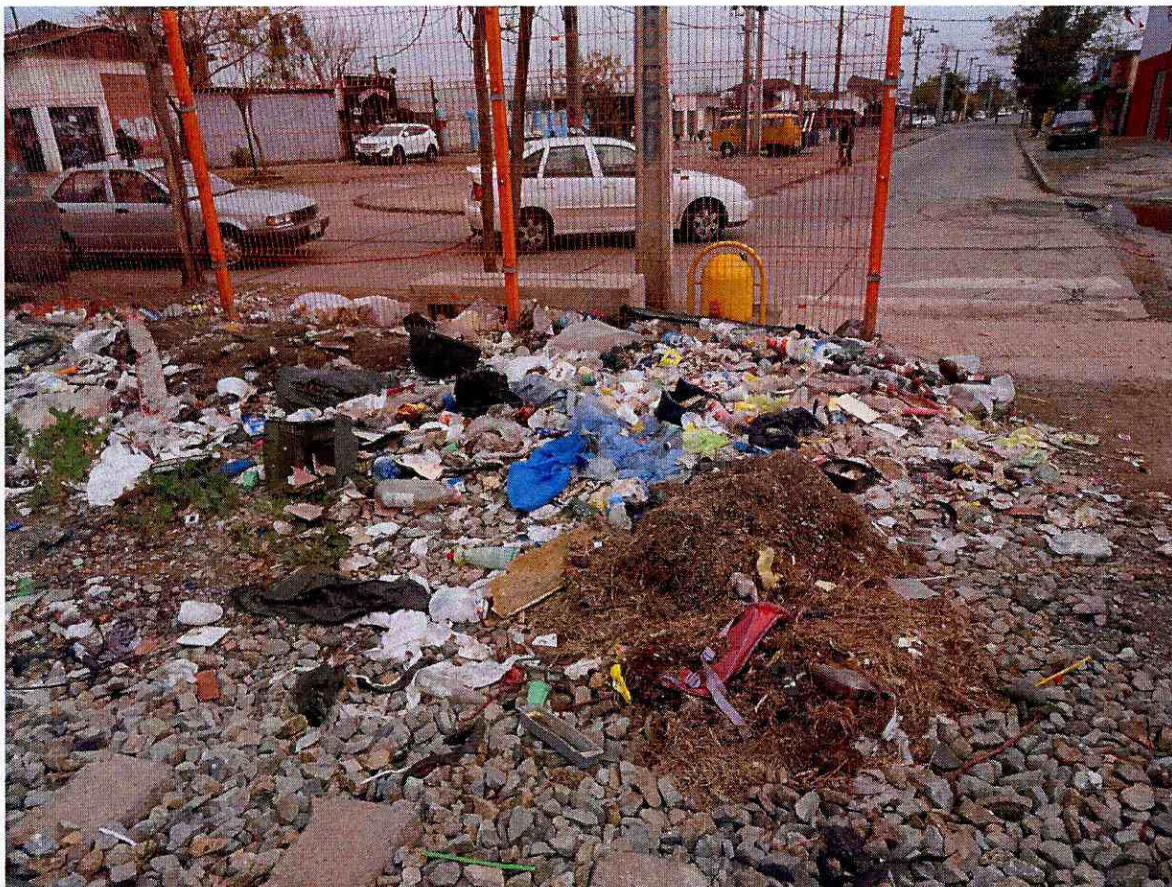
Residuos al interior de la faja vía en sector de Av. Del Ferrocarril entre calle Diecinueve Sur y Av. Presidente Salvador Allende. Más cercana a Calle Diecinueve Sur. Dichos residuos deberían haber sido retirados por EFE a propósito de la ejecución de las obras de construcción realizadas en el sector.





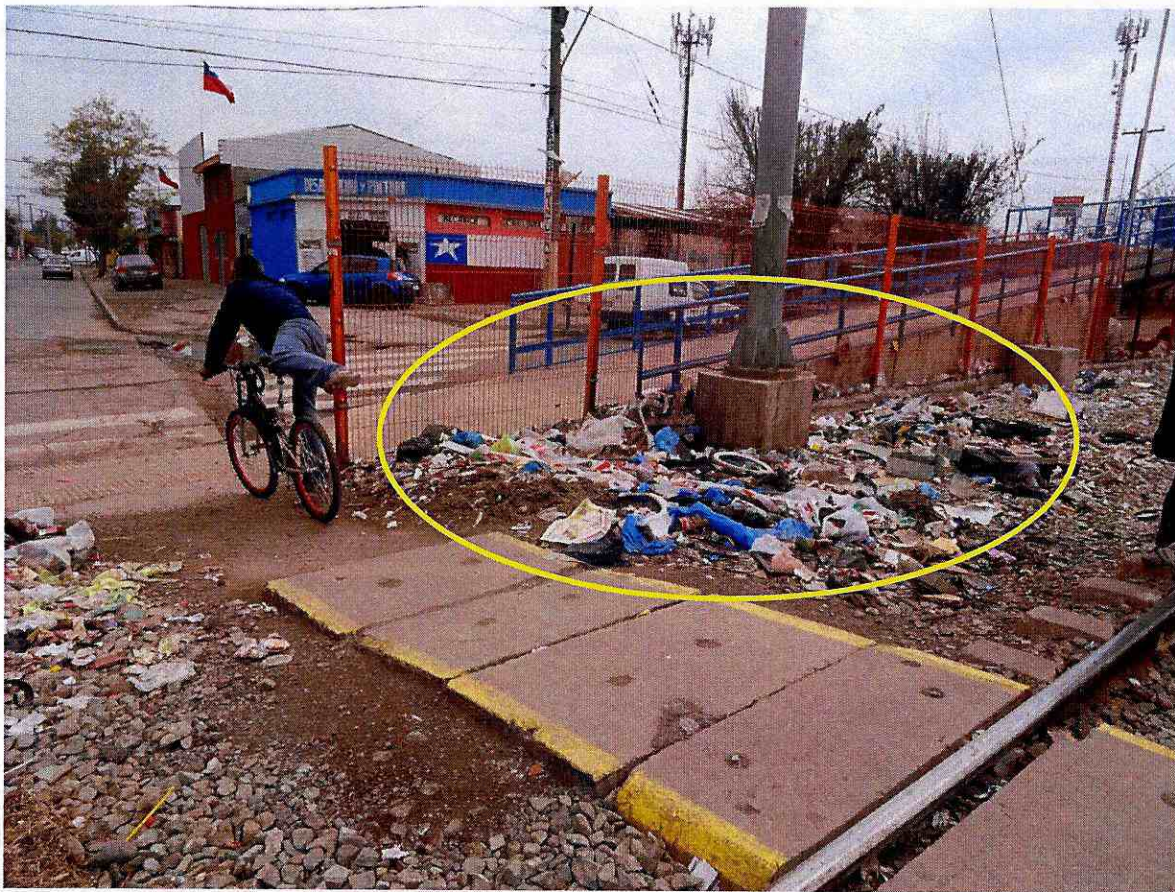
Residuos en la faja vía en sector de Av. Del Ferrocarril entre calle Diecinueve Sur y Av. Presidente Salvador Allende. Más cercana a intersección con Av. Presidente Salvador Allende. Dichos residuos deberían haber sido retirados por EFE a propósito de la ejecución de las obras de construcción realizadas en el sector.





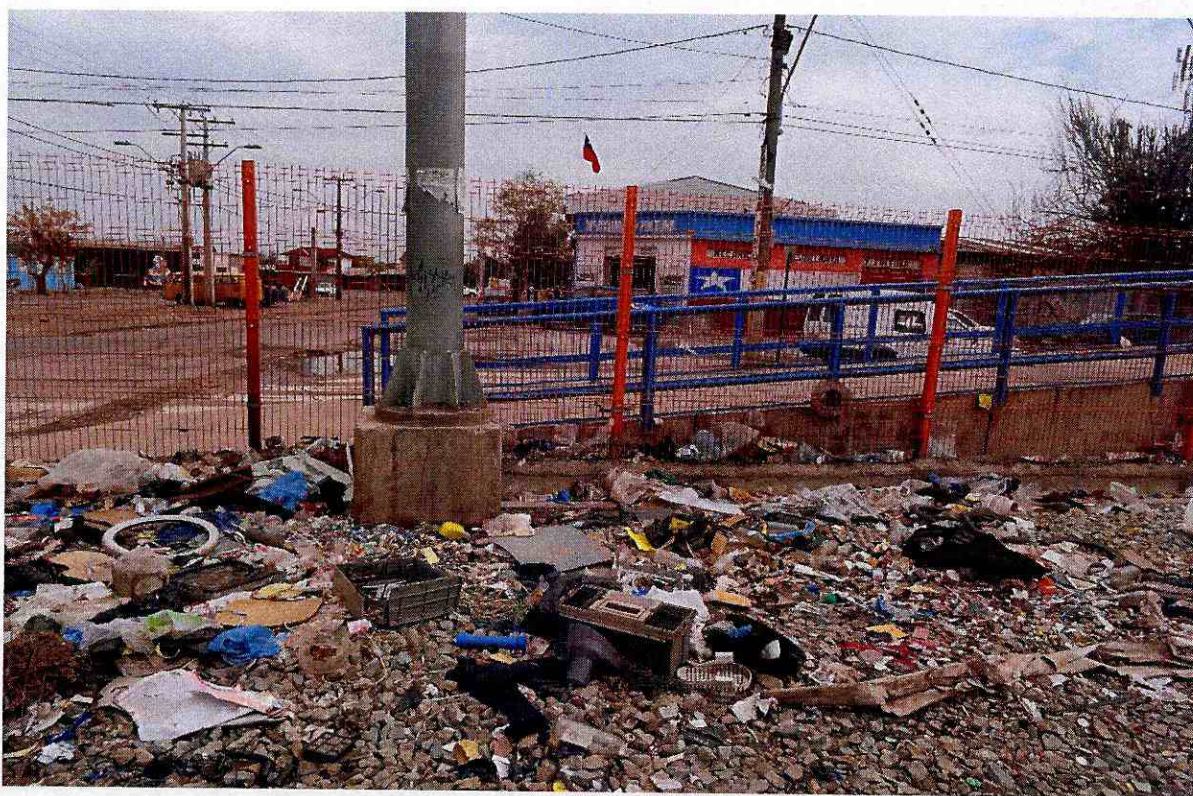
Residuos domiciliarios existentes en la faja vía en intersección de Av. Del Ferrocarril con Av. Presidente Salvador Allende. Fotografía tomada en dirección oeste. Dichos residuos deberían haber sido retirados por EFE a propósito de la ejecución de las obras de construcción realizadas en el sector.





Residuos en la faja vía en intersección de Av. Del Ferrocarril con Av. Presidente Salvador Allende. Fotografía tomada en dirección noroeste. Dichos residuos deberían haber sido retirados por EFE a propósito de la ejecución de las obras de construcción realizadas en el sector.





Residuos en la faja vía en intersección de Av. Del Ferrocarril con Av. Presidente Salvador Allende. Fotografía tomada en dirección oeste. Se aprecia claramente como la basura se encuentra en la inmediatez de los pasos peatonales que utilizan los vecinos de la comuna con habitualidad. Dichos residuos deberían haber sido retirados por EFE a propósito de la ejecución de las obras de construcción realizadas en el sector.



**ANT:** Denuncia sobre fraccionamiento del proyecto "Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago-Rancagua" en relación a los subproyectos "Seguridad y Confinamiento" y "Renovación Flota Material Rodante", ingresada el 19 de mayo de 2014.

Denuncia por incumplimiento a la Resolución de Calificación Ambiental n° 0373/2013, "Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago-Rancagua" y la Resolución de la Superintendencia de Medio Ambiente n° 1518 de 2013.

ORD. D.S.C. N°1248 emitida por Superintendencia de Medio Ambiente con fecha 26 de septiembre de 2014.

Presentaciones relativas al fraccionamiento hechas por los solicitantes de fechas 25 de junio de 2014; 1 de octubre de 2015 y; 10 de noviembre de 2015.

Presentaciones relativas al incumplimiento de la Resolución de Calificación Ambiental hechas por los solicitantes con fechas 25 de junio de 2014; 27 de noviembre de 2014; 1 de octubre de 2015 y; 27 de noviembre de 2015.



**Mat:** Solicitud de pronunciamiento urgente.

Señor  
Cristián Franz Thorud  
Superintendente del Medio Ambiente

**Presente**

Estimado Señor Superintendente:

**Valentina Alejandra Durán Medina y María Nora González Jaraquemada**, abogadas y profesoras del curso de Derecho Ambiental y Resolución de Conflictos del Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, en representación de los vecinos de la comuna de Lo Espejo y El Bosque: don **Marcelo Antonio Gálvez Martínez, Juan Andrés Alvarado Gómez, Paola Moreno Roble, Sandra Sánchez Pérez, José Antonio Ávila Ramírez, Raúl Prieto Sánchez y Margarita Huenchupán Millavil**, junto con saludarlo, solicitamos a Usted lo siguiente:

El objeto de la presente es solicitar su pronunciamiento urgente respecto de (1) la denuncia por incumplimiento de la RCA N° 0373/2013 del titular EFE-presentada con fecha 8 de abril de 2014- y de (2) la denuncia por infracción a la prohibición de



fraccionamiento establecida en el artículo 11 bis de la Ley 19.300 por parte del titular EFE en relación con el proyecto "Mejoramiento Integral de la Estructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua", en relación a los subproyectos denominados "Seguridad y Confinamiento" y "Renovación Flota Material Rodante", rol 760-2, ingresada con fecha 19 de mayo de 2014. Hago presente a usted la especial urgencia de su pronunciamiento respecto de la denuncia de fraccionamiento por las razones que a continuación se exponen.

### **1. Acceso a la Justicia Ambiental**

La denuncia de fraccionamiento interpuesta ante usted, fue presentada el 19 de mayo de 2014, habiendo pasado 22 meses y medio desde ello, vale decir casi dos años. Posteriormente, con fecha 25 de junio de 2014, le solicitamos que se pronunciara derechamente, ante la ausencia de una respuesta. Dicha solicitud fue respondida el 26 de septiembre de ese año, aún sin un pronunciamiento propiamente tal, sino que tan solo señalando que la investigación ya había comenzado.

El día 1 de diciembre de 2015, como usted recordará, sostuvimos una reunión con usted y parte de su equipo, en que junto con transmitirnos sus explicaciones por la excesiva tardanza, nos indicó que estaba pronto a dictar resolución sobre la investigación.

A la fecha, y habiendo transcurrido casi dos años desde el inicio de la investigación, el Segundo Tribunal Ambiental ya se pronunció de una reclamación por no consideración de las observaciones respecto al mismo proyecto, en el expediente rol R-35-2014 acumulado. En su sentencia del 18 de febrero de 2016, el Segundo Tribunal Ambiental expresamente hace presente la imposibilidad que tiene de pronunciarse sobre una eventual infracción de fraccionamiento sin que antes lo haya hecho la Superintendencia, lo que tiene consecuencias importantes en el contenido de la misma sentencia. Así, el Tribunal ha ordenó retrotraer el proceso hasta el momento del ICSARA N°2, mas este retroceso sólo involucra al proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", y no a los subproyectos "Renovación Flota Material Rodante" y "Seguridad y Confinamiento", lo que tiene efectos negativos en el caso, pues dichos proyectos que tienen estrecha relación con el proyecto principal no están siendo considerados en la evaluación, pese a toda la influencia que tienen en ella. Por todo ello, es evidente que la evaluación de impacto ambiental que se ha reanudado en estas condiciones, no podrá llevarse a cabo de manera adecuada si para ello se utilizan meras referencias a los otros subproyectos y no se hace una evaluación conjunta de los tres que permita considerar la globalidad del proyecto "Rancagua Express". Cualquier evaluación que se haga en forma parcelada de éste, no puede sino ser deficiente y peligrosa para el medioambiente y los sistemas de vida de los vecinos involucrados.

Por esta razón, sin perjuicio de que se encuentra pendiente su pronunciamiento respecto de nuestras dos denuncias, señalamos fundadamente que es de carácter urgente su pronunciamiento acerca del fraccionamiento del proyecto Rancagua Express, siendo especial nuestro énfasis en que la gran tardanza de una resolución al respecto está teniendo todos los días efectos en la vida de los habitantes de San

Bernardo, El Bosque y Lo Espejo, efectos que, pueden llegar a generar daños irreparables en sus vidas y las de sus familias.

Por otro lado, la larga extensión de tiempo que ha transcurrido desde la presentación de las denuncias por fraccionamiento ante la Superintendencia, repercute directamente y en forma negativa sobre el acceso a la justicia ambiental para los afectados, puesto que la incertidumbre que ha generado esta situación, impide analizar adecuadamente el caso y con ello las posibles vías de acción con que cuentan los reclamantes, quienes en el intertanto siguen siendo afectados por la continuidad de las obras correspondientes a los subproyectos que no se encuentran paralizados. Ejemplo de esto, es la construcción de pasarelas por parte de EFE en los tramos en que se desarrolla el proyecto, pasarelas que no cumplen con los requisitos de accesibilidad, seguridad y ubicación satisfactorios.

Por otro lado, mientras no haya una resolución de parte de este órgano, tampoco pueden los reclamantes acudir por una respuesta en sede jurisdiccional, por ser necesaria la respuesta administrativa para poder dar paso a la vía jurisdiccional. De esta forma, los reclamantes dependen de su pronunciamiento señor superintendente, y no tienen otra vía por el momento para que se establezca que el proyecto debe ingresar por estudio y que fue fraccionado ilegalmente.

En tal sentido es que consideramos que su falta de pronunciamiento constituye una obstrucción al acceso a la justicia ambiental, que el pronunciamiento en esta materia es de suma urgencia y que la Superintendencia debe pronunciarse a la brevedad respecto al fraccionamiento, sobre todo considerando que ha tenido tiempo suficiente como para poder arribar a una conclusión al respecto. A mayor abundamiento, la Contraloría General de la República ya ha llamado la atención a la Superintendencia de Medio Ambiente en ocasiones anteriores por demoras en cuanto a la resolución de denuncias ante ella presentadas, instándola a resolver y cumplir con las obligaciones que le corresponden. Ejemplo de ello es el dictamen 4547N15, emitido con fecha 16 de enero de 2015, donde se remite a las leyes 18.575 y 19.880 para señalar que existe el deber para los órganos de la Administración del Estado de “observar los principios de responsabilidad, eficiencia, eficacia y de accionar por propia iniciativa en el cumplimiento de sus funciones, procurando la simplificación y rapidez de los trámites, como también la agilidad y expedición de los procedimientos administrativos”<sup>1</sup>.

## **2. Sentencia del Segundo Tribunal Ambiental**

En su sentencia emitida de Rol R-35-2014, esta deja sin efecto la RCA 0373/2013, y ordena retrotraer el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago- Rancagua” hasta la dictación del ICSARA N°2. Específicamente en su sección I.2.4, el Segundo Tribunal Ambiental hace una mención específica respecto a la alegación de fraccionamiento. En el desarrollo de esta sección, el tribunal deja en claro su incompetencia para establecer si se configura o no el fraccionamiento, señalando que el organismo competente para conocer de este asunto es la Superintendencia

---

<sup>1</sup> Dictamen 4547N15, de 16 de enero de 2015, p. 4.



del Medio Ambiente. De acuerdo con lo anterior, en el considerando trigésimo sexto se señala: "Que, de acuerdo a lo señalado en el citado precepto, la competencia para determinar si se configura o no el fraccionamiento corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente, motivo por el cual el Tribunal no puede pronunciarse sobre este punto".

A pesar de lo ya señalado por el tribunal, a lo largo del fallo se puede apreciar como éste se pronuncia constantemente respecto de esta infracción, con lo que se puede inferir con claridad que el Segundo Tribunal Ambiental respalda la tesis de que se configura el fraccionamiento por parte del titular.

A modo de ejemplo, en el considerando sexagésimo quinto de la sentencia, en la cual el tribunal señala que "con el solo antecedente de la observación y la respuesta que de ella hace la autoridad, llama la atención del Tribunal que: i) en relación al tema de las emisiones de ruido y la conectividad, se responda a ellas remitiéndose a la incorporación de material rodante nuevo (...) y al subproyecto "Seguridad y Confinamiento", y que ii) en relación al tema de la vía de ingreso al SEIA, nada se diga por parte de la autoridad".<sup>2</sup>

Así, el tribunal demuestra que las constantes remisiones por parte del titular hacia otros proyectos no han pasado desapercibidas, y son sin lugar a dudas dignas de ser, al menos, cuestionadas. El hecho de que se haga remisión a proyectos que no formaron parte de la declaración de impacto ambiental, imposibilita un análisis adecuado de la totalidad del impacto que tendrá el proyecto en el medio ambiente, en especial, en las comunidades del lugar donde se realizará el proyecto. Se puede inferir, y así también parece entenderlo el tribunal, que la división obedecería a un fin estratégico para mitigar el estándar de evaluación del proyecto.

Continúa el tribunal, señalando que "se hace necesario para arribar a una correcta conclusión, realizar una revisión amplia que considere las respuestas a otras observaciones que se relacionan con ellos, para de esa forma determinar si la remisión es una constante o bien la autoridad respondió fundadamente a los citados temas a propósito de otras observaciones sobre el punto". Así, podemos concluir que el tribunal considera que, de llegar a comprobarse que la remisión es una constante, estaríamos frente a una infracción, que sin señalarlo explícitamente, se infiere que se hace referencia a la prohibición de fraccionamiento. Luego de analizar la situación en los considerando sexagésimo sexto y séptimo, en el considerando sexagésimo octavo el tribunal concluye que "(...) es manifiesto que temas tan relevantes como las emisiones de ruido y la conectividad (...) tuvieron como respuesta la remisión a subproyectos de los que la autoridad no contaba con información suficiente".

A pesar de que esta declaración se haya hecho por el tribunal en el contexto de la debida consideración de las observaciones ciudadanas por parte del SEA, es imposible ignorar que esta apreciación se extiende a la prohibición de fraccionamiento, ya que si la autoridad no tienen la información necesaria de los proyectos señalados, es porque éstos, en base a un fraccionamiento del proyecto, no quedaron dentro de la DIA presentada por el titular, a pesar de que no poseen

---

<sup>2</sup> STA R-35-2014, C. 65°.

suficiente autonomía entre ellos como para haber sido adecuadamente considerados proyectos distintos. En concordancia con nuestra conclusión está lo señalado en el considerando septuagésimo cuarto, el cual señala que "(...) no hay duda que el proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria" se encuentra vinculado con el denominado subproyecto "Renovación Flota Material Rodante". En consecuencia, la información correspondiente al mencionado subproyecto debió ser incorporada oportunamente a la evaluación del proyecto en autos".<sup>3</sup>

Asimismo, hace referencia al otro subproyecto en el considerando octogésimo, señalando que "(...) no hay duda que el proyecto aprobado se encuentra vinculado con el denominado subproyecto "Seguridad y Confinamiento". En consecuencia, la información correspondiente al mencionado proyecto debió ser incorporada oportunamente a la evaluación ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria".

De esta forma, el Tribunal Ambiental, luego de hacer un análisis de las particularidades de los tres subproyectos del proyecto denominado "Rancagua Express", determina que estos proyectos se encuentran íntimamente relacionados entre sí, y que por lo tanto, la información completa de todos estos debiese haber ingresado al SEIA por el titular en forma conjunta y no parcelada, para que así la autoridad competente pudiese analizar la totalidad y la realidad de los impactos que esta produciría. Incluso, el tribunal en el considerando octogésimo primero, incluye en su argumentación una comparación entre otro proyecto del titular de similares características denominado "Tren Alameda-Melipilla", pero que a diferencia del proyecto "Rancagua Express", fue ingresado a evaluación como EIA, incluyendo en él toda la información acerca de las obras de confinamiento de la vía, desnivelación de pasos vehiculares y peatonales, así como la adquisición del nuevo material rodante.<sup>4</sup>

Además de pronunciarse acerca de la interrelación de los proyectos, el tribunal señala que la información acompañada de manera "complementaria" por parte del titular, es decir, la constante referencia hacia los subproyectos que no formaban parte de la DIA, en particular del subproyecto "Seguridad y Confinamiento" es parcial e imprecisa.<sup>5</sup> Es en este contexto, que luego el tribunal se refiere a la vía de ingreso del proyecto, señalando que "(...) a juicio del Tribunal (...) no es posible descartar que se hayan generado alteraciones significativas de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, según lo dispuesto en la letra c) del artículo 11 de la Ley N°19.300". De esta forma, se infiere que en opinión del T.A, al no poder descartar estos efectos, la vía de ingreso del proyecto debió ser un EIA, tal como señala el artículo previamente citado.

Es a partir de todo esto que podemos construir una hipótesis de infracción de la prohibición de fraccionamiento, y que en este caso por no ser el Tribunal el competente para pronunciarse derechamente respecto a la configuración completa de la infracción, el Tribunal no puede más que señalar al organismo competente para pronunciarse -la Superintendencia-, y aportar dentro de su argumentación

---

<sup>3</sup> Ibid., C. 74°.

<sup>4</sup> Ibid., C. 81°.

<sup>5</sup> Ibid., C. 107°.



ciertas conclusiones que apuntan directamente al fraccionamiento por parte del titular. Así las cosas, solo resta que la autoridad competente se pronuncie derechamente al respecto.

### **3. Configuración del Fraccionamiento**

La definición legal de fraccionamiento establecida en el artículo 11 bis de la Ley 19.300, establece ciertos elementos que deben cumplirse para que se configure la infracción a la prohibición de fraccionamiento, los cuales enumeramos a continuación:

- **Sujeto obligado a no fraccionarse:** Aquel que elude su ingreso o varía el instrumento de evaluación en calidad de proponente, es decir, quienes se encuentran en el SEIA evaluándose, en alguna de las etapas del procedimiento. En el presente caso el titular es la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), y el proyecto se encuentra en etapa de evaluación, sin perjuicio del pronunciamiento que haya adoptado el SEA en la RCA ya anulada.
- **A sabiendas:** Implica entendimiento o comprensión respecto de lo que se quiere realizar. Implica la capacidad de advertir las consecuencias de ingresar al SEIA por la vía incorrecta en este caso. Es un elemento subjetivo de conocimiento previo.
- **El objeto:** Variar el instrumento de evaluación o eludir su ingreso al SEIA. En el presente caso nos encontraríamos frente a una variación respecto al instrumento de evaluación, es decir, mediante el fraccionamiento del proyecto se logró que el mismo se evaluara por DIA, siendo que si se consideran los tres subproyectos de "Rancagua Express" a lo más se afectaría, al menos, lo señalado en la letra c) del artículo 11 de la Ley 19.300, y por lo tanto, se haría necesario un ingreso vía Estudio de Impacto Ambiental.
- **Fraccionar:** Debe ser entendido en razón del objetivo que busca la ley, es decir, que no queden actividades o partes de un proyecto sin evaluar o que bajo esa segmentación, se pretenda acotar efectos o impactos, que de no haberse fraccionado el proyecto serían más intensos o extensos. Esta definición se condice con lo analizado anteriormente, y queda claro que la intención del titular en el presente caso es evitar la evaluación, más completa y compleja, y no otro objetivo.
- **Excepción:** Que no sea de aquellos proyectos que se realizan por etapas. Al respecto a podemos inferir que un elemento clave de este aspecto es la temporalidad y la interrelación de los proyectos entre sí. En el presente caso, esta excepción no procedería, ya que está demostrado que los tres subproyectos del titular se encuentran realizando obras de forma simultánea,

por lo que sería imposible para éste argumentar que se trata de un proyecto por etapas. Por lo demás, cuando ha tenido la oportunidad de hacerlo, ha señalado que los subproyectos entre sí son independientes, y no por etapas.

Así, podemos concluir que la totalidad de los elementos exigidos en la ley y desarrollados por la doctrina se ven cumplidos por el titular en el caso particular, y que por lo tanto se hace necesario el pronunciamiento por el organismo competente para declarar la infracción.

#### **4. Urgencia del Pronunciamiento**

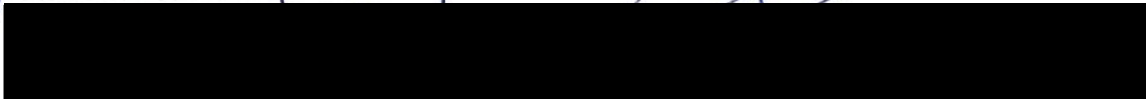
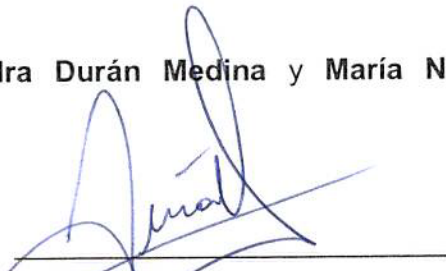
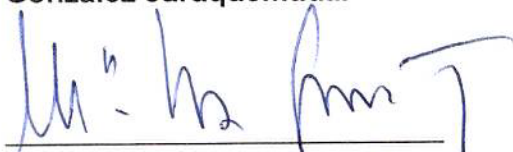
Consideramos de suma urgencia que las denuncias sean respondidas a la brevedad. Resulta innegable sostener que el objetivo que persigue la legislación ambiental y en particular las normas relativas al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y que definen la competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente, consisten en la necesidad de que todo proyecto que genere un impacto relevante en el medio ambiente sea debidamente evaluado, con la finalidad de que por medio de dicha evaluación puedan establecerse las medidas necesarias para que el proyecto genere la menor cantidad de efectos negativos tanto en el medio ambiente como en la vida de las personas. Es por ello que la ley establece un sistema que de manera diferenciada evalúa los proyectos según su magnitud e impacto, de modo que se pueda trabajar sobre las distintas variables de éstos.

Instamos a usted a determinar cuanto antes la existencia de un sólo proyecto que ha sido dividido en tres, pues sólo así será efectivo el Sistema de Evaluación Ambiental. Todo ello porque corresponde que el proyecto se evalúe por Estudio de Impacto Ambiental y no como se pretendió por Declaración de Impacto Ambiental: Cada retraso en el establecimiento de esta diferencia afecta a nuestro derecho a vivir en un ambiente libre de contaminación, y en especial, a nuestra legítima posibilidad de desenvolvernos de manera sana y adecuada dentro de éste.

Por tanto, y en consideración de lo señalado en el artículo 11 bis de la Ley 19.300, solicitamos a usted:

Que como organismo competente para pronunciarse acerca de la infracción de prohibición de fraccionamiento, es decir, la Superintendencia de Medio Ambiente, se pronuncie urgentemente con respecto a las denuncias presentadas en fechas 8 de abril de 2014 y 19 de mayo de 2014, y muy especialmente respecto a la denuncia acerca del fraccionamiento.

Se despide atentamente, **Valentina Alejandra Durán Medina y María Nora González Jaraquemada.**







**ORD. N° 719.-**

**ANT:** RCA 373/2013 del 25/04/2013, Califica ambientalmente favorable el proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua".



**MAT:** Señala impactos al medio ambiente y detrimento a la calidad de vida por ejecución del Sub Proyecto "Seguridad y Confinamiento" de la empresa Ferrocarriles del Estado, no sometido al SEIA.

**San Bernardo, 06 de mayo de 2016**

**DE: SRA. NORA CUEVAS CONTRERAS  
ALCALDESA MUNICIPALIDAD DE SAN BERNARDO**

**A: SR. PABLO BADENIER MARTINEZ  
MINISTRO DE MEDIO AMBIENTE**

Por intermedio del presente documento, como primera Autoridad de la comuna de San Bernardo, en representación de la comunidad local y, preocupada del estado del medio ambiente del territorio, tengo a bien realizar a usted la presentación que sigue.

En el proceso de evaluación de la Declaración de Impacto Ambiental al proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua", la Municipalidad de San Bernardo señaló, en el Oficio Ordinario N° 3011 de fecha 01 de octubre de 2012, entre otros aspectos, lo que se extrae textual del citado documento:

“ ...

**3.- Otras consideraciones relacionadas con el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto.**

c) **Cruces Viales.** De la planimetría que se acompaña, referida a la comuna de San Bernardo, se infiere que el proyecto de mejoramiento de la infraestructura ferroviaria resuelve las interceptaciones viales mediante la desnivelación de los atraviesos. Desde esta perspectiva y dadas las externalidades negativas temporales que implicará la materialización de las obras de intervención (construcción de puentes; cierres de ejes viales y desviación de los flujos vehiculares; congestión y otros), habida complementariedad de las citadas acciones con el proyecto que se evalúa, se deberá explicitar con mayor detalle las acciones y soluciones que se proponen para cada caso; de igual modo, cuando se refuercen pasos desnivelados existentes.

Específicamente, en lo que concierne a San Bernardo, se deberán informar especialmente todas las acciones concurrentes a la materialización de la desnivelación del cruce "Regina Gálvez", en atención al proceso acelerado de la urbanización del suelo del área suroriente adyacente; las actividades productivas en operación en la zona y la creciente solicitud vehicular proveniente de la comuna de Pirque hacia y desde la Autopista Central.

#### 4.- Compatibilidad territorial del proyecto.

Del análisis del atraveso de la infraestructura ferroviaria existente, haciendo hincapié en la sección que compromete a la comuna de San Bernardo, ésta, aún con el confinamiento con que cuenta hoy día, mantiene una compatibilidad con el medio circundante en cuanto medio de transporte de cierta expedición y porque no altera sustancialmente la conectividad vial interceptora de la vía. El mejoramiento del sistema, sobre la base del proyecto presentado y que se evalúa, ahora con un

confinamiento integral, continuará siendo compatible territorialmente en la medida que asuma debidamente la solución y materialidad de las desnivelaciones de los puntos interceptores viales (pasadas viales), conforme los requerimientos emanados o que se fundamentan en los lineamientos de desarrollo integral, coherente e inclusivo que arbitra el gobierno local y su comunidad en el territorio para fortalecer y potenciar la calidad de vida a que se aspira. En atención a lo anterior, se insiste que el proyecto de EFE se complemente como corresponde con los detalles de las acciones y soluciones de las intervenciones en los cruces o interceptaciones viales que se desnivelan y que se materializarán para que opere el sistema (Memorias de proyecto y planimetría pertinente, en escala legible).

...”

Del referido documento se infiere la preocupación municipal por las externalidades negativas que implicarían la materialización de las obras relacionadas con los cruces viales, como construcción de puentes, cierres de ejes viales, refuerzo de pasos desnivelados, desviación de flujos vehiculares, congestión entre otras, todas relacionadas con el sub proyecto “Seguridad y Confinamiento”; considerando estas acciones, complementarias con el proyecto que se evaluaba ambientalmente, “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua”; así también, se señaló oportunamente, el interés de esta administración local, por el resguardo y fortalecimiento de la calidad de vida de los habitantes de la comuna.

La Adenda N° 1, presentada por el titular del proyecto, respondió de la siguiente manera, respecto del Sub Proyecto “Seguridad y Confinamiento” y su relación con el Sub proyecto motivo de la DIA, “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua”

“...

#### Pregunta:

1.1. En el acápite 2.1 de la DIA, el Titular se refiere brevemente al proyecto “Rancagua Xpress” e indica que éste se encuentra dividido en 3 subproyectos, a saber, (1) Subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, (2) Subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria” y (3) Subproyecto “Renovación Flota Material Rodante”. Señala, además, que “para la materialización del proyecto Rancagua Xpress, la Empresa de Ferrocarriles del Estado somete al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, el Subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”. No obstante lo anterior, en su Anexo 7 acompaña antecedentes acerca de los pasos vehiculares, peatonales, desnivelados y confinamiento, los cuales corresponderían al Subproyecto de Seguridad y Confinamiento.

Al respecto, se solicita al Titular lo siguiente:

a) Aclarar si la presente DIA se refiere solamente al Subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”, excluyéndose, por tanto, los otros dos Subproyectos.

Se hace presente que de acuerdo a lo establecido en el Artículo 11 bis de la Ley 19.300, que Aprueba Ley Sobre Bases Generales del Medio Ambiente, “Los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objetivo de variar el instrumento de



evaluación o de eludir el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Será competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente determinar la infracción a esta obligación y requerir al proponente, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, para ingresar adecuadamente al sistema. No se aplicará lo señalado en el inciso anterior cuando el proponente acredite que el proyecto o actividad corresponde a uno cuya ejecución se realizará por etapas”.

En consideración a lo señalado precedentemente, se solicita al Titular aclarar la forma en que dará cumplimiento al citado artículo.

Respuesta:

R: Se acoge. Se aclara que la DIA presentada se refiere exclusivamente al Subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”. Los antecedentes incluidos respecto al Subproyecto de “Confinamiento y Seguridad” fueron informados de manera adicional. En relación a esto, a continuación se entregan los antecedentes que respaldan que el titular no ha realizado una partición de proyecto, según lo establecido en el Artículo 11 bis de la Ley 19.300:

La Empresa de Ferrocarriles del Estado es una empresa pública que recibe financiamiento del Estado a través del presupuesto de la Nación. Para dicho efecto, debe confeccionar y aprobar un Plan de Desarrollo que para este caso se denomina “Plan Trienal de Desarrollo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado 2011- 2013”, que fue aprobado por Decreto Supremo Nº 150 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y publicado el 1 de diciembre de 2011 en el Diario Oficial (ver anexo 1). En dicho plan se encuentra estipulado en su punto 4.2 (pág. 24 del Decreto precitado) relativo a subprogramas de Integración de Trenes Metropolitanos con Transporte públicos, el Subprograma signado con el número 4. 6 o Subprograma de Inversión Adicional Servicio Rancagua Express. Conforme a lo establecido en el numeral 4 de los fundamentos del Decreto supremo 150 de MINTRATEL, se revisó y modificó el Plan Trienal de EFE 2011- 2013 a través del Decreto Supremo Nº 94 del MINTRATEL publicado el Diario Oficial el 16 de agosto de 2012 (ver anexo 1) con el propósito de incorporar - según se sostiene en su fundamento o considerando nº 5- al “Proyecto Rancagua Express” con miras a: “... fortalecer el desarrollo del transporte ferroviario a través del mejoramiento de la seguridad, confiabilidad, cobertura, capacidad de infraestructura y equipos”. De la lectura del art. 1 número 2 del D. s, se extrae que a contar de la modificación introducida este año al “Plan Trienal EFE 2011- 2013”, se produce de pleno derecho el traspaso de los subproyectos: a) Confinamiento de vías y b) Protección de cruces” al “Programa Rancagua Express”. En consecuencia, los subproyectos corresponden a proyectos diferentes e independientes en el tiempo, los cuales se puedan realizar perfectamente en forma segregada o escalonada, lo que de manera alguna contraviene el art. 11 bis de la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente actualizada. En efecto, el proyecto evaluado en la DIA corresponde al mejoramiento integral del haz de vía, el cual se puede realizar separadamente de los proyectos de cruces y confinamiento, lo que se está expresamente permitido por el art.11 bis, que castiga la no evaluación ambiental por la Comisión de Evaluación Regional o por la Dirección ejecutiva según corresponda, de un proyecto que debió ingresar y no lo hizo o no ingresó mediante una declaración o un Estudio cuando correspondiere. Ello no obsta a que el proponente pueda justificar que se trata de un proyecto que se realice por etapas como ocurre en la especie. La afirmación anterior se encuentra plenamente acreditada como lo exige la ley, por medio del documento fechado el 09 de agosto de 2012 o REPORTE FICHA IDI del Proyecto Rancagua Express (ver anexo 1), según el cual la génesis del Proyecto Pasos Desnivelados (Subprograma Protección de Cruces), correspondiente al Subproyecto de “Confinamiento y Seguridad”, es anterior al

Proyecto Rancagua Express (Mejoramiento Haz de Vías), parte del Subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria” y pasó a ser parte del MASTER PLAN DE EFE.

A continuación, se presentan algunas de las obras más importantes de cada Subproyecto:

Subproyecto de “Confinamiento y Seguridad”

- Desnivelación de Pasos Vehiculares
- Desnivelación de Pasos Peatonales
- Cierre de Faja Vía
- Obras asociadas: Expropiaciones y Modificación de Servicios.
- Poliducto.
- Obras menores de saneamiento de la faja.
- Otras Obras

Subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”

- Puentes
- Estaciones de la Región Metropolitana y VI Región.
- Talleres y Cocheras
- Señalización
- Catenarias
- Plataforma y superestructura de la vía
- Subestación Eléctrica
- Obras asociadas: Expropiaciones y Modificación de Servicios

...”

Al tenor de lo respondido por el titular del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua”, queda de manifiesto que la empresa no consideró que, no obstante, los sub proyectos fueron concebidos como unidades independientes entre sí, la operación del sub proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua”, evaluada en el SEIA requería de la ejecución paralela del sub proyecto “Seguridad y Confinamiento”, que nunca se sometió a Sistema de Evaluación Ambiental.

Con todo lo anterior, el proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua”, obtuvo la Resolución de calificación ambiental, RCA N° 373 del 25 de abril de 2013 que califica ambientalmente favorable la declaración de impacto ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura ferroviaria tramo: Santiago – Rancagua”.

Posteriormente, se emitió Resolución N° 275 del 15 de marzo de 2016 del Servicio de Evaluación Ambiental, que retrotrae, conforme a lo resuelto por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, el procedimiento de evaluación de impacto ambiental de la DIA del proyecto: “Mejoramiento Integral de la Infraestructura ferroviaria tramo: Santiago – Rancagua”, hasta la elaboración de la ICSARA N° 2, que deberá contener como materia observada, aquella referida a la conectividad y vinculación al subproyecto Seguridad y Confinamiento.

Finalmente, se tiene vigente la Resolución N° 422 del 15 de abril de 2016 del Servicio de Evaluación Ambiental, que suspende los efectos de la Resolución N° 275 del mismo servicio.



Transcurridos tres años de la fecha de la RCA N° RCA N° 373 del 25 de abril de 2013 que califica ambientalmente favorable la declaración de impacto ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura ferroviaria tramo: Santiago – Rancagua”, la Autoridad Edilicia que suscribe, debe hacer presente a la Autoridad Ambiental Nacional, que la empresa Ferrocarriles del Estado ha ejecutado las obras para la materialización del proyecto: “Mejoramiento Integral de la Infraestructura ferroviaria tramo: Santiago – Rancagua”, conforme al cronograma informado en la DIA, que incluye intervenciones y obras referidas a la Conectividad, Seguridad y Confinamiento, que han provocado impactos ambientales, no declarados ni evaluados, en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, los que han incidido en forma directa en la calidad de vida de las comunidades residentes en el área de influencia del proyecto y en forma indirecta en la calidad de vida de todos los residentes de San Bernardo.

La Municipalidad de San Bernardo, entre los años 2014 y 2015 constituyó una mesa de trabajo con la empresa Ferrocarriles del Estado y la comunidad para abordar en forma conjunta cada una de las externalidades negativas que menoscababan la calidad de vida y el medio ambiente en el área comprometida por el proyecto. Esta mesa de trabajo se debió terminar debido a los reiterados incumplimientos de la empresa, ante los compromisos adquiridos.

A continuación se señala documentación remitida por la Municipalidad de San Bernardo a la empresa Ferrocarriles del Estado que hacen saber materias que relevantes con al ejecución de las obras, así mismo se señalan cartas de la empresa, recepcionadas en esta institución:

- ✓ Mediante oficio Ordinario N° 208 de fecha 06/02/2015, se remitió a la empresa de ferrocarriles el pronunciamiento de la Dirección de Obras Municipales, respecto a las obras del cruce desnivelado de Lo Banco.
- ✓ Mediante oficio Ordinario N° 1894 de fecha 23/11/2015, se remitió a la empresa de ferrocarriles, denuncia de la Sra. Pino por daños en la propiedad privada producto de las obras del proyecto.
- ✓ Mediante Oficio Ordinario N° 610 de fecha 21/04/2015, se le comunicó a la empresa de ferrocarriles, la necesidad de la instalación de un semáforo en Lo Blanco frente a la Villa del mismo nombre.
- ✓ Mediante carta de la empresa de ferrocarriles de fecha 21/04/2015, se comunicó a la Alcaldesa de San Bernardo, el cumplimiento de la construcción de la Estación de Cinco Pinos, lo que a la fecha de este Oficio, no se ha cumplido. Cabe señalar que esta respuesta fue informada a los vecinos del sector, mediante Oficio Ordinario N° 762 del 13/05/2015.
- ✓ Mediante Oficio ordinario N° 467 de fecha 27/03/2015, se remite a la empresa de ferrocarriles carta de la Junta de vecinos de la Villa Maestranza donde se exponen los diferentes problemas ocasionados por la ejecución del proyecto.

- ✓ Mediante oficio Ordinario N° 2089 de fecha 24/12/2015, se le hizo saber al Director de SERVIU Metropolitano los problemas de tránsito que a futuro se provocarán por el funcionamiento del paso desnivelado de Regina Gálvez.
- ✓ Mediante ORD. SM/AGD 3786 del 20 de mayo del 2015, del Sr. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones R. M., envió respuesta a solicitud de mejoras al plan de desvíos de calle Regina Gálvez, presentadas por la Dirección de Tránsito y Transporte Público de este Municipio; e instruyó a la Empresa de Ferrocarriles del Estado la colocación de señales, este documento fue remitido a los vecinos del sector mediante Oficio Ordinario N° 838 del 28/05/2015.
- ✓ Mediante Oficio Ordinario N° 126 de fecha 23/01/2015, se remitió a la empresa de ferrocarriles carta de los Locatarios del Strip Center de Nos, que señalaron que no fueron tomados en consideración por las autoridades de la empresa y son víctimas de cierres de calles indiscriminado que está liquidando sus emprendimientos y los servicios que prestan a la comunidad.
- ✓ Mediante Oficio Ordinario N° 776 de fecha 14/05/2015, se remitió a los vecinos de Cinco pinos, GRE-2015-057, de fecha, 21 de abril 2015, presentada por don Vicente Acuña G., Gerente Proyecto Rancagua Xpress, referida a las inquietudes planteadas por esa Organización, respecto a las fechas de inicio y término de los trabajos relacionados con la Estación Cinco Pinos.
- ✓ Mediante Oficio ordinario N° 749 de fecha 12/05/2015, se remitió a la empresa de ferrocarriles, el requerimiento presentado por el Directorio de la Unidad Vecinal 58, San José de Nos, mediante la cual solicitan el cierre de calle Regina Gálvez y Pasaje Inés de Suárez.
- ✓ Mediante Oficio Ordinario N° 798 de fecha 19/05/2015, se remitió a la empresa de ferrocarriles, e.mail de la Junta de Vecinos Santa Filomena de Nos, enviado a la Directora de Operaciones de la Municipalidad de San Bernardo, en el cual informa el desacuerdo presentado por esta Junta de Vecinos, respecto al acceso peatonal hacia la pasarela, proyecto presentado por EFE.
- ✓ Mediante Oficio Ordinario N° 755 de fecha 13/05/2015, se remitió a la empresa de ferrocarriles, carta presentada por el Presidente de la Unidad Vecinal 8, Tejas de Chena Norte, mediante la cual solicita la reparación del pavimento en calle Hospital con Polpaico.
- ✓ Mediante Oficio Ordinario N° 755 de fecha 13/05/2015, se remitió a la empresa de ferrocarriles, carta presentada por la Sra. Hortensia Inostroza Campos, Pdta. Club Adulto Mayor de la Villa San José de Nos, mediante la cual expone su preocupación ante los trabajos que se están realizando en calle Regina Gálvez, del Proyecto Rancagua Express.
- ✓ Mediante Oficio Ordinario N° 208 de fecha 06/06/2015, se remitió a la empresa de ferrocarriles, el Oficio Interno N° 127 del 26 de enero del 2015, del Director de Obras Municipales, en el cual emite su pronunciamiento respecto de la construcción del Paso Vehicular Desnivelado Superior Lo Blanco.

## 1.2 Avenida Lo Blanco

### 1.2.1 Villa Lo Blanco - etapa de construcción:

La construcción del bypass que ejecutó EFE en Avenida Lo Blanco, al costado oriente de la faja vía, dejó sin protección el acceso a un terreno que pertenecía a FACH, colindante a las viviendas de las Villas Lo Blanco, con lo cual, éstas han quedado expuestas al tránsito público y a un aumento de asaltos e inseguridad.

Se solicita al titular que se haga cargo de esta situación e implemente medidas para que la comunidad afectada recupere su condición de vida, anterior a la ejecución de las obras de construcción.



### 1.2.2 Villa Lo Blanco – Etapa de operación

Actualmente por Avenida Lo Blanco Sur, entre la línea férrea y Gran Avenida, se encuentra la “Villa Lo Blanco”, la cual tiene dos accesos vehiculares hacia Avda. Lo Blanco, uno por la calle Antofagasta y otro por la calle Arica.

Con la situación actual, esto es, sin la operación del paso superior considerada en el proyecto, los residentes de la Villa Lo Blanco, presentan problemas tanto para ingresar como para egresar de la villa, debido a que los vehículos que transitan por Avenida Lo Blanco, bloquean los accesos.

Por lo anterior se solicita al titular, realizar los estudios necesarios para otorgar a los residentes una solución a este problema de accesibilidad, considerando entre ellas, el estudio e instalación de un semáforo.



- ✓ Mediante Oficio Ordinario N° 1323 de fecha 11/08/2015, se remitió a la empresa de ferrocarriles, presentación de la Junta de Vecinos de la Villa Ignacio Carrera Pinto, que manifiesta desacuerdo y malestar con la ejecución del proyecto.

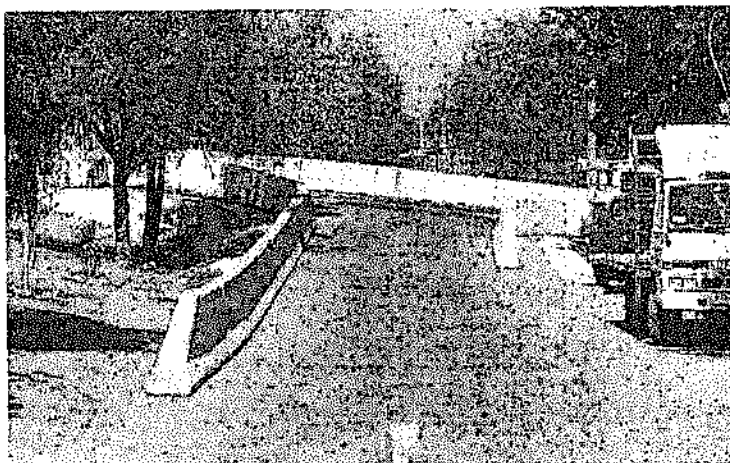
A continuación se exponen y grafican lo impactos a la comunidad, provocados por la construcción del proyecto y, en el futuro, también la operación del mismo, a la comunidad de San Bernardo, principalmente a la residente en el área de influencia y a aquella que reside al oriente de la línea férrea.

## 1. Sector Lo Blanco

### 1.1 Cooperativa lo Blanco - Etapa de construcción:

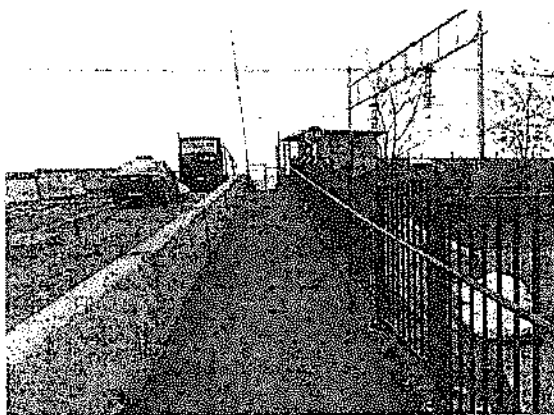
En este sector se habilitó un bypass, para la ejecución de las obras en Avenida Lo Blanco:

1.1.1 Se ha podido observar que en el retorno de Polpaico hacia Rungue, es necesario ampliar el radio de Giro, ya que el camión recolector de residuos sólidos domiciliarios, no puede ingresar a la población, provocando inconvenientes a la comunidad residente, que se han visto impedidas de recibir el servicio de recolección de residuos entregado en toda la comuna, por la Municipalidad.



1.1.2 La vereda de Rungue presenta una gran pendiente, por lo que es necesario que la empresa, implemente un pasamano, para evitar accidentes a los vecinos residentes en el sector, que está intervenido por las obras de EFE.

Sólo en la calle Polpaico, la empresa instaló un pasamano.

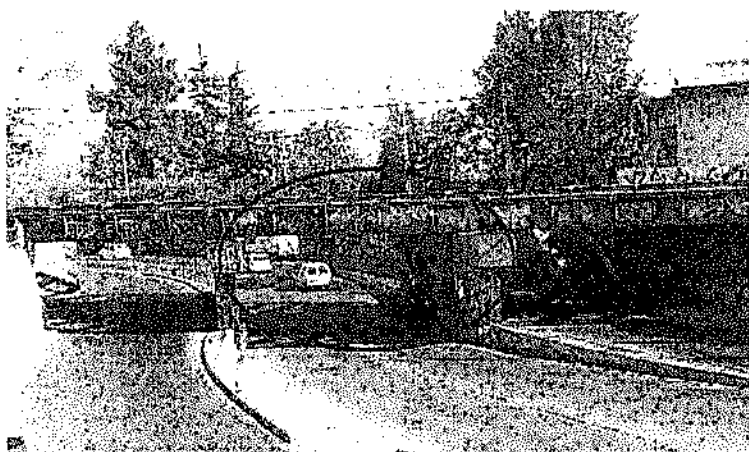


## **2. Paso Bajo Nivel Santa Marta - Etapa de operación**

Producto de la instalación de nuevas pilas soportantes de la infraestructura vial en el paso bajo nivel Santa Marta, existente, se disminuyó la altura máxima para el paso vehicular, tanto hacia el norte como hacia el sur de la comuna.

Esta modificación de altura no se acompañó de un sistema de señalización adecuado, con el fin de evitar el riesgo de accidentes.

A la fecha de este oficio, ya se ha registrado a lo menos un accidente en este paso. Por este motivo se solicita al titular, implementar con carácter de urgente las señales necesarias para evitar nuevos siniestros.



## **3. Villa José Toribio Medina - Etapa de operación**

La Villa José Toribio Medina, con una población principalmente de adultos mayores que encuentra al oriente de la línea férrea, cuenta en la actualidad con cuatro pasos peatonales, distanciados entre sí por unos 200 metros aproximadamente.

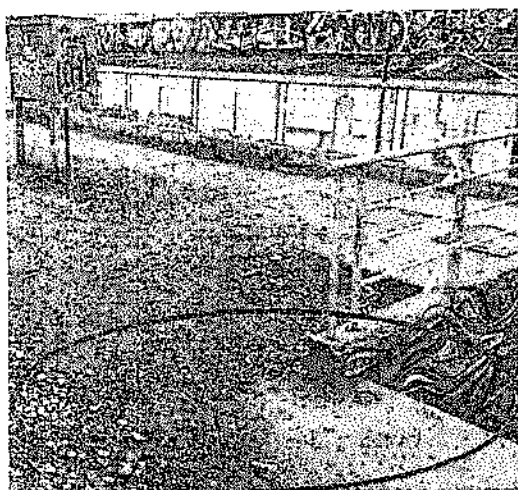
El proyecto sólo contempla la construcción de dos pasarelas, que estarán a 550 metros de distancia, lo que incide notablemente en la calidad de vida de los habitantes de esta villa. Por lo cual es necesario que el titular otorgue medidas de compensación a esta comunidad.

Por otra parte, la construcción de la estación en Balmaceda con José Toribio Medina, al inicio del Pasaje Brasil, eliminó aproximadamente 50 metros de colector de aguas lluvias de 600 milímetros, que evacuaba las aguas de José Toribio Medina con 12 de Febrero y del Pasaje Brasil. Debido a que esta es una zona de inundación recurrente en la comuna ante episodios de lluvias intensas, es preciso que el titular implemente las obras que reestablezcan este sistema de evacuación.

## **4. Paso Nivel Eucaliptus – Etapa de operación**

El ensanche de la vía férrea obligó a que se realizaran modificaciones en los pasos peatonales del paso desnivelado de Eucaliptus, quedando la salida norte, sin empalme a las veredas, por lo que se solicita al titular, implementar los tramos de veredas faltantes para su continuidad.

Asimismo, se solicita al titular mejorar la iluminación de los pasos peatonales de paso desnivelado de Eucaliptus.



#### **6. Villa La Selva – Etapa de operación**

La Villa La Selva, con una población principalmente de adultos mayores y con dificultad de desplazamiento, que encuentra al oriente de la línea férrea, cuenta en la actualidad con tres pasos peatonales a nivel, distanciados entre sí por unos 300 metros aproximadamente.

El proyecto sólo contempla la construcción de dos pasarelas, que estarán a 1.000 metros de distancia, lo que incide notablemente en la calidad de vida de los habitantes de esta villa.

Cabe señalar que el consultorio CESFAM se encuentra en el lado poniente de la línea férrea.

#### **7. Paso Las Palmas - Etapa de operación**

Una vez que se proceda a la habilitación del Paso Superior Las Palmas, se deberá realizar el cierre del cruce La Selva, pero éste no puede habilitarse hasta que se resuelva el problema que generará el radio de giro de los buses de Transantiago.

Lo anterior debido a que con el nuevo ruteo que realizará el servicio G08, deberá realizar virajes a la derecha desde Portales Oriente hacia calle Central La Selva y viceversa, lo cual generará un conflicto entre vehículos particulares y camiones que circulan por dicha vía, ya que el radio de giro no permite que los buses realicen un viraje cerrado, sino que deben abrirse de tal manera que utilizan la pista norte de Central la Selva, obstruyendo el normal desplazamiento de los vehículos que circulan de poniente a oriente.

Por otro lado se debe tomar en consideración que al lado norte de calle Central la Selva, antes de llegar a Avda. Portales Oriente existe una parada de Transantiago con refugio peatonal, el cual, con el viraje antes mencionado, generará una situación de alto riesgo e inseguridad tanto para los peatones, como para los vehículos particulares, taxis colectivos y camiones que circulan por la vía antes mencionada.

Cabe señalar que calle General Urrutia es la continuación hacia el poniente de calle Central La Selva, la cual es una vía de egreso directo de la Comuna hacia la Autopista Central.



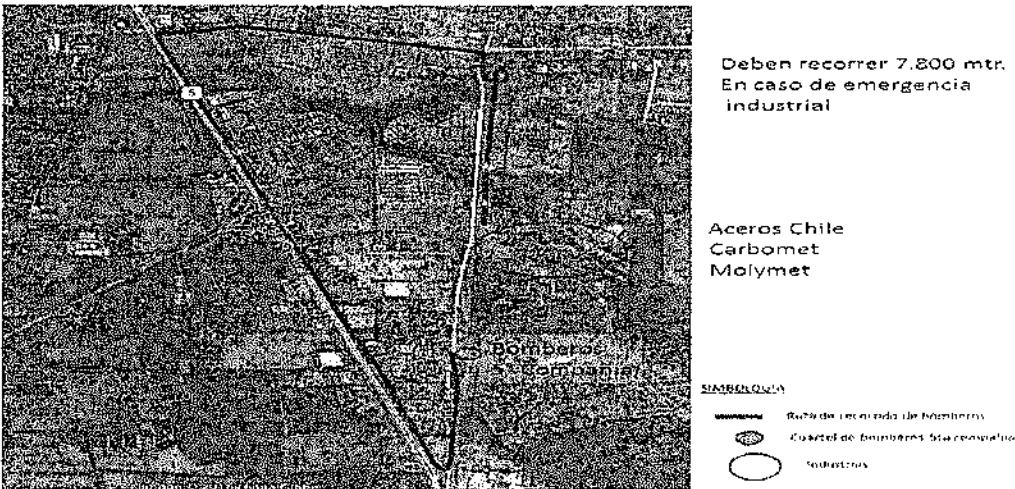
En general, el proyecto dividió la comuna de San Bernardo en dos, dejando con conexión deficiente y/o nula, la circulación vial y peatonal a vecinos de los sectores, Población Cinco Pinos, Villa Carbomet, Villa El Faro, Villa La Selva, Villa José Toribio Medina.

**9. Empresas sin conectividad vial, peatonal y de emergencia – Etapa de operación**

En el sector de Nos, se encuentran las industrias Molymet, , Carozzi, que contaban con paso vehicular, peatonal y de emergencia. Estos pasos han sido eliminados por el proyecto, sin entregar una alternativa. El caso más crítico lo presentan las industrias Carbomet, Aceros Chile.

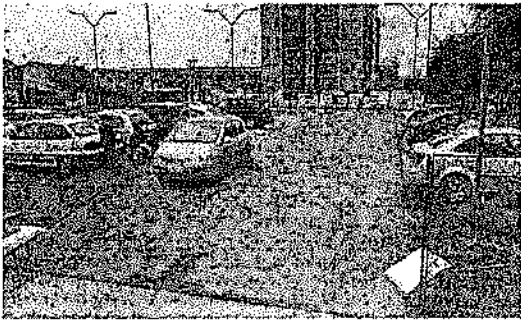
Es importante señalar que, la mayoría de las empresas señaladas se encuentran emplazadas en la comuna por más de cincuenta años, desarrollan procesos productivos complejos y se encuentran colindantes a sectores donde se han llevado a cabo grandes proyectos inmobiliarios, por lo que es de gran interés para el municipio, en resguardo a la seguridad y calidad de vida de la comunidad del sector, que la empresa entregue solución a este caso.

Respecto de la conectividad de la compañía de bomberos más cercana a esta zona industrial de la comuna, ante un llamado por un siniestro, debe realizar el siguiente recorrido: Avenida Portales oriente al sur, retornar al norte por caletera, ingresar por General Urrutia hasta Avenida Portales, doblar al sur por el paso superior Las Palmas para llegar a Portales Oriente y recién ahí llegar a dichas industrias. Este recorrido demora 30 minutos, en la condición más favorable, considerando que este sector presenta un alto desarrollo inmobiliario, por lo que se deduce congestión vehicular.

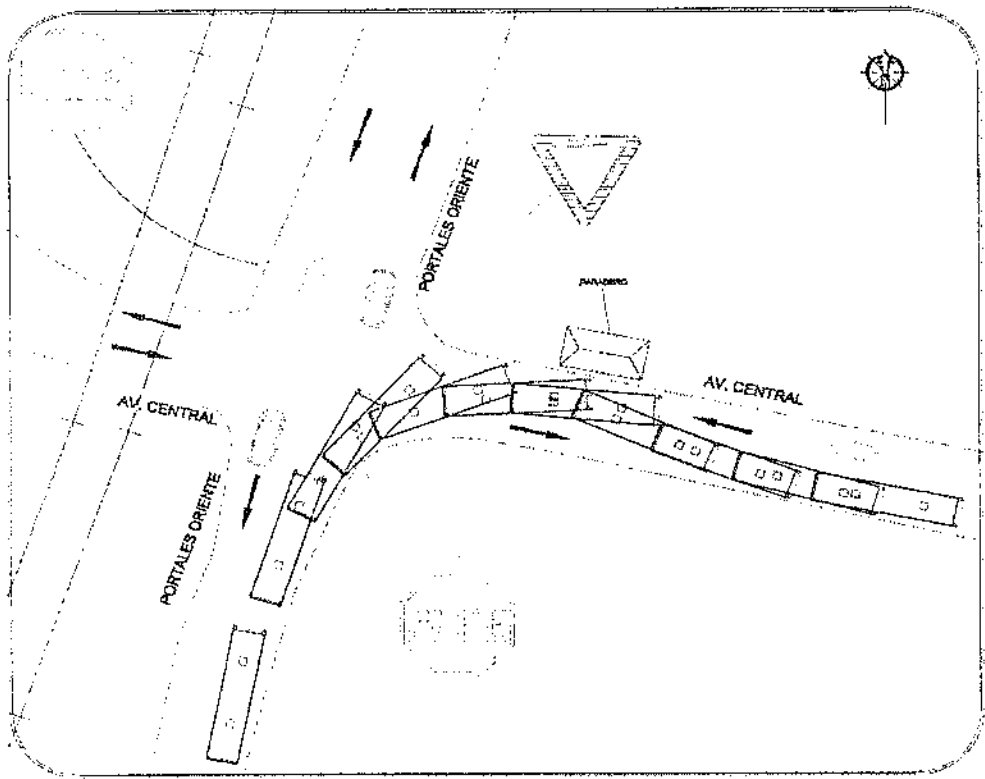


**10. Equipamiento de estacionamientos en estaciones de metrotren – Etapa de Operación**

En cuanto a estacionamientos, el proyecto no contempla las disposiciones del Plan Regulador Comunal San Bernardo, Artículo 44°, letra b1, se tiene - Estación Ferroviaria: 20 vehículos por andén como mínimo (se debe agregar el número correspondiente para minusválidos).



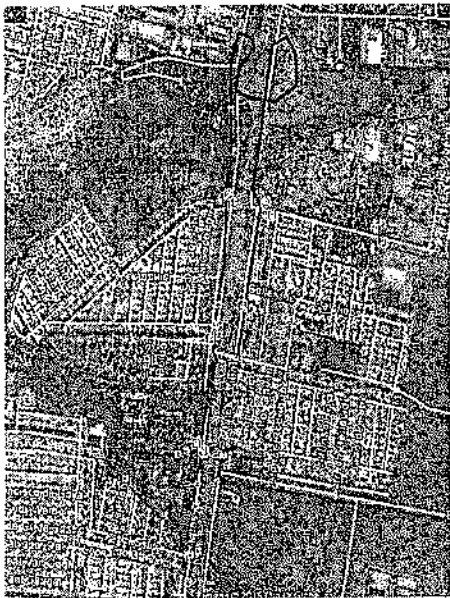
Por este motivo, es necesario que el titular desarrolle el estudio e instalación de un semáforo en la señalada esquina.



**8. Población Cinco Pinos, Villa El Faro y Villa Carbomet – Etapa de operación**

Los vecinos de la Población Cinco Pinos y villas El Faro y Carbomet, cuentan en la actualidad con dos pasos peatonales y uno vehicular.

El proyecto contempla sólo un paso peatonal, con lo cual estos conjuntos habitacionales quedarán encerrados a la conectividad vial y de urgencia, con ello, no podrán ingresar directamente vehículos de emergencia: ambulancias, carros de bomberos, vehículos policiales, entre otros. Cabe hacer presente que los primeros 5 minutos, son de vital importancia frente a una eventualidad.



Ejemplo de lo anteriormente descrito es que, un residente de cualquiera de las villas ya señaladas, para salir a Avenida Portales con su vehículo, antes solo debía cruzar la línea férrea por el paso vehicular Cinco Pinos. Ahora deberán ir hacia el norte hasta paso sobre nivel las palmas y volver al sur (como se aprecia en el trazado).

De acuerdo a lo planteado, que constituye un grave detrimento a la calidad de vida de la población, se requiere que la empresa estudie, proponga una solución que mejore la conectividad vehicular de estos conjuntos residenciales.

Este incumplimiento debe ser subsanado para todas las estaciones de metrotren, de manera de evitar complicaciones a los vecinos de dichas instalaciones, pues los usuarios del metrotren, provocarán atochamientos al estacionar en cualquier lugar, como se muestra en la imagen, asociada a la estación de Maestranza.

Por lo anterior, se requiere que la empresa de cumplimiento a lo señalado en el Plan Regulador Comunal San Bernardo.

#### **11. Camino Los Suspiros –Etapa de Construcción**

El camino Los Suspiros, de materialidad tierra entre la calle Rinconada de Nos y Camino Nos Los Morros, 1770 metros lineales, de solicitud baja, hasta antes que se iniciaran las obras de intervención del proyecto Rancagua Express en el cruce Regina Gálvez con Avenida Portales, pasó a ser una alternativa vial para los usuarios que circulan de oriente a poniente en esa zona.

En reuniones previas al inicio de las obras en ese punto, efectuadas entre la Municipalidad y la empresa, esta última se comprometió a realizar un tratamiento químico para evitar la generación de material particulado, con su correspondiente mantención, compromiso no cumplido.

Una vez que se iniciaron las obras en Regina Gálvez con Avenida Portales, la solicitud por el camino Los Suspiros aumentó considerablemente, provocándose un deterioro de esta vía, constituyendo un peligro de accidente para los usuarios y una fuente lineal de generación de material particulado, permanentes.

Se Solicita que el titular cumpla con las medidas acordadas con la Municipalidad de San Bernardo, en este caso en particular, que dicen relación con tratamiento químico y mantención del camino Los Suspiros y adicionalmente, realice un barrido y aspirado con una frecuencia semanal consensuada con la Municipalidad, en el tramo pavimentado de la misma vía, entre Rinconada de Nos y Las Palmas

#### **12. Nudo Regina Gálvez – Portales – Portales Oriente**

Como se ha indicado en el presente documento, el proyecto existente no resuelve en absoluto las externalidades negativas que ha generado el confinamiento de la vía férrea, respecto de las relaciones viales y peatonales del nudo vial que se presenta entre las calles Regina Gálvez, Camino Nos a Los Morros, Portales y Portales Oriente, lo cual promueve una segregación, en cuanto a la accesibilidad, de los flujos provenientes desde Regina Gálvez hacia Portales Poniente, desde Portales Oriente hacia la Ruta 5 Sur y desde Portales Poniente hacia Camino Nos a Los Morros, entre otros, por lo cual el titular deberá adoptar las siguientes medidas:

a. Regina Gálvez Norte: La empresa Molytmet se encuentra dispuesta a ceder las fajas viales necesarias para este tramo, en donde solo restaría planificar las obras de urbanización respectivas. Este tramo resolverá la insuficiencia de accesibilidad desde Regina Gálvez hacia Portales Oriente y viceversa.



b. Regina Gálvez Sur: esta faja ya se encuentra expropiada a la inmobiliaria URBACH (Urbaniza) y consolidada su perfil en cuanto a calzadas y una vereda, faltando desarrollar la otra del costado norte.

c. Portales Oriente: En este tramo y para dar continuidad y salida a los conjuntos habitacionales del sector, la empresa Molymet se encuentra disponible para efectuar un proceso de expropiación, sobre lo cual y en complemento a un excedente de faja que tendría EFE en este tramo, se podría consolidar un perfil vial como continuidad al existente hasta camino Peñuelas (12 a 14 metros aprox. entre líneas oficiales existentes). Con esto la vialidad del sector se vería resuelta en un gran porcentaje, al dar continuidad de dicha vía, acceso y salida por calle Regina Gálvez hacia la Ruta 5 Sur. En dicha faja además hay que considerar las obras de urbanización necesarias para su cesión al Bien Nacional de Uso Público y operabilidad.

d. Nudo Regina Gálvez - Portales Poniente: Corresponde a un proyecto que posee la finalidad de otorgar una salida a los vehículos livianos que se dirigen hacia Portales Poniente desde Regina Gálvez en sentido Poniente Oriente. Esto a través de una vía de servicio, que servirá de viraje de los vehículos que se dirigen hacia el Sur, permitiendo la accesibilidad a los conjunto habitacionales que se encuentran frente a Empresas Carozzi y respecto de la misma.

### **12.1 Paso Bajo Nivel Regina Gálvez un único Cajón – Etapa de operación**

El proyecto contempla un paso desnivelado en la intersección de Regina Gálvez y Avenida Portales. Este paso bajo nivel considera un cajón individual, con una vía al poniente y una al oriente.

Esta solución está sub dimensionada para la solicitud del camino Nos Los Morros – Regina Gálvez, ejes que constituyen la conectividad con la Ruta 5 Sur, de una zona donde se lleva a cabo el desarrollo inmobiliario de la comuna, por lo cual se prevee una congestión permanente en este punto, dado por los vehículos de los residentes en la comuna en dicho sector y sumado también, el parque automotriz de Pirque; Alto Jahuel y Puente Alto sur.

Por otra parte, esta solución no tiene en cuenta y por tanto vulnera la planificación urbana establecida en el Plan Regulador Comunal de San Bernardo, el cual define para dicha vía, una clasificación de Colectora (Art. 2.3.2 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones), con un ancho entre líneas oficiales de 20 y 25 metros y una calzada de 14,00 metros o 2 de 7,00 metros, la cual determina 2 pistas vehiculares para cada sentido de tránsito.

Finalmente esta solución tampoco ha considerado las disposiciones del MPRMS 100, donde la comuna de San Bernardo tiene carácter urbano hasta el Río Maipo, en todo el territorio al oriente de la Ruta 5 Sur, con lo cual es razonable pensar que, el parque automotriz se incrementará notablemente e impactará negativamente en el trazado actual de este paso desnivelado, el cual como se ha indicado con anterioridad, no responde en absoluto a la planificación urbana y vial territorial del Plan Regulador Comunal de San Bernardo, al no haber previsto una solución en los anchos oficiales definidos para tales efectos.

## **12.4 Solución de Aguas Lluvias en Regina Gálvez – Etapa de operación**

En Regina Galvez con calle Fresia, Guacolda y Tegualda, se han visto afectadas por la modificación de la acequia ya que debido a las construcciones no puede evacuar las aguas lluvias.

Debido al entubamiento de la acequia, los pasajes Guacolda y Tegualda no tienen salida de aguas lluvias, por lo que se necesita una conexión a dicha acequia para evitar anegamientos.

## **12.5 Acometidas de Agua Potable Etapa de operación**

Por la calle Regina Gálvez existen arranques de agua potable a la vista, con sus respectivos guarda llaves, pero en algunos tramos debido a las obras del paso bajo nivel, estos fueron eliminados, lo que impediría cortar el agua en caso de emergencia. Se solicita al titular reestablecer estas instalaciones.

Además, se solicita al titular, instalar tapas de hormigón en toda la extensión de la acequia que queda al descubierto, en calle Regina Gálvez, de manera de mejorar la seguridad del entorno.

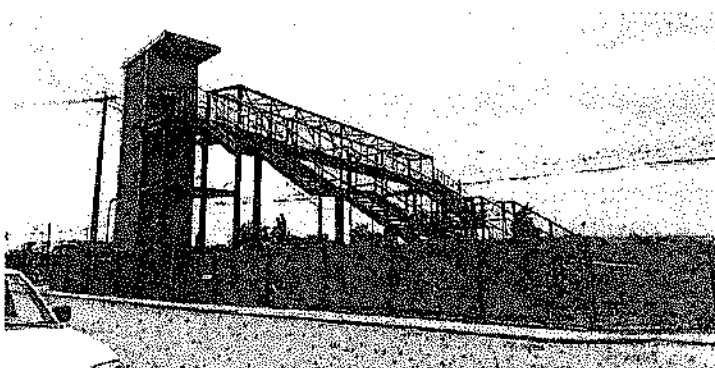


## **12.6 Instalación de señales – Etapa de construcción**

Debido a las obras de construcción del paso bajo nivel de Regina Gálvez, se han implementado varios desvíos, que no resuelven con expedición el atochamiento vehicular, por lo que es frecuente que los automovilistas busquen alternativas que los lleva a ingresar a la Población San José de Nos, que no cuenta con la infraestructura vial adecuada para esta aumento del flujo de vehículos, generado una situación de inseguridad para los vecinos de dicha población, por lo que se solicita al titular, la implementación de la señal «Solo residentes» en caletería Oriente esquina Regina Gálvez y en Avenida Portales esquina Huelén.

## **13. Pasarelas Peatonales – Etapa de operación**

13.1 Las siete pasarelas peatonales proyectadas y en construcción, contarán con ascensor por un costado, pero solo con una rampa para personas con movilidad reducida, por lo tanto, si falla el ascensor, los discapacitados no podrá acceder a las pasarelas, vulnerándose el principio de “Acceso Universal”.



Por lo anterior, se requiere que el titular proyecte y construya la rampa faltante en todas las pasarelas que corresponda.

En consecuencia, la solución de un cajón en el paso bajo nivel de la intersección de Regina Gálvez y Avenida Portales, provoca un serio detrimento en la calidad de vida de los residentes en esa zona tanto para salir a sus actividades diarias, como para regresar a sus hogares, ofrece una fuente lineal de emisiones gaseosas, generadas por la combustión del combustible de cientos de vehículos que permanecen por horas en los atochamientos.

Por lo anterior, es requerimiento del municipio de San Bernardo, hecho saber en reiteradas oportunidades a la empresa de Ferrocarriles del Estado, que en el cruce Regina Gálvez y Avenida Portales, se construya un paso bajo nivel de doble cajón.



## **12.2. Solución de aguas lluvias – Etapa de operación**

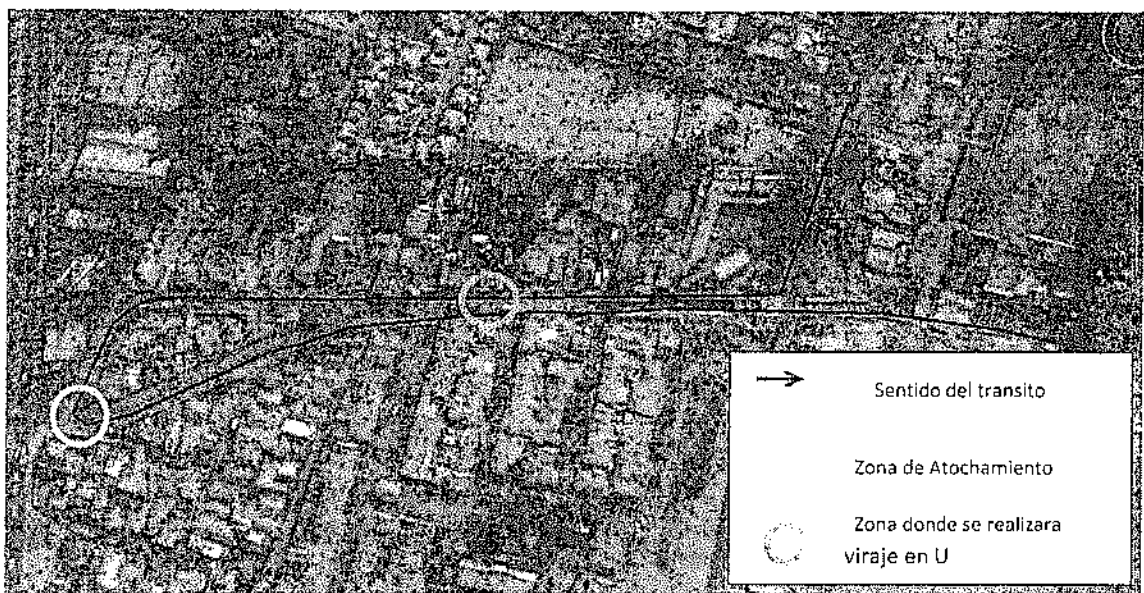
La solución para la evacuación de las aguas lluvias de paso bajo nivel Regina Gálvez con Avenida Portales, sobrecarga ilegalmente, de acuerdo al Código de Aguas, acequias del sector poniente de la obra, lo que implica inundaciones inminentes a las viviendas, aguas debajo de la solución del paso bajo nivel.

Por lo anterior, se requiere que el titular evalúe medidas adecuadas y normativamente válidas para el manejo de las aguas lluvias en este paso bajo nivel, de manera que no sean una amenaza para la calidad de vida, la salud y la seguridad, de un sector muy antiguo de la comuna, compuesto mayoritariamente por adultos mayores.

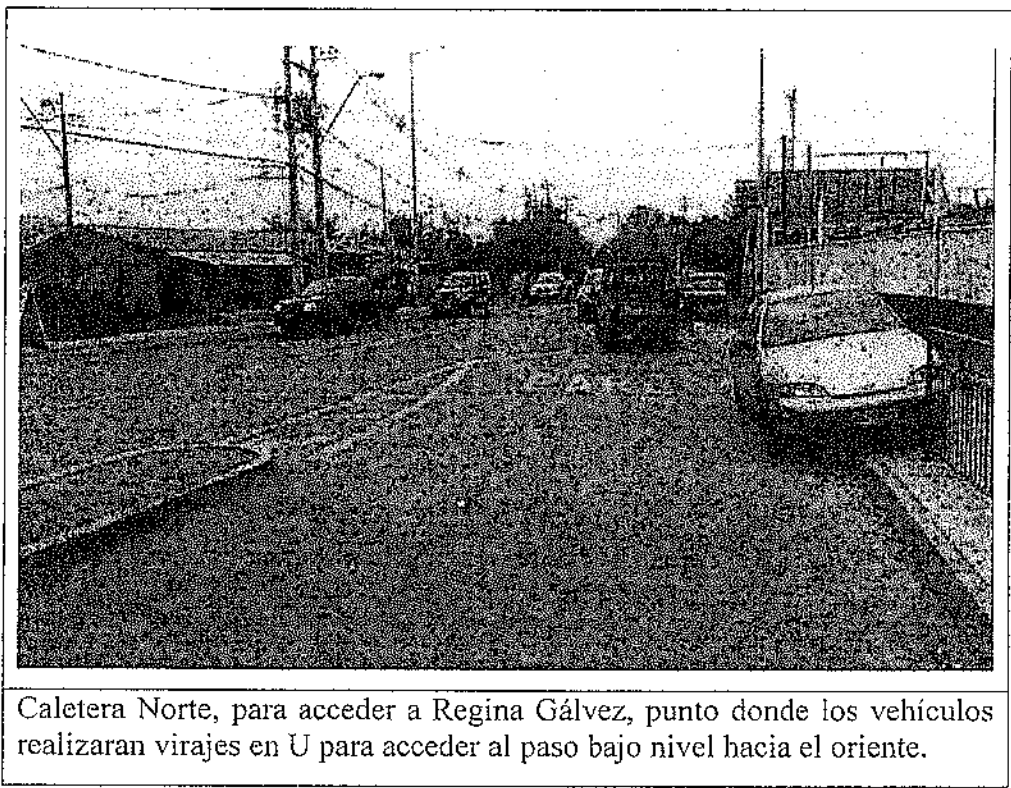
## **12.3 Paso peatonal – Etapa de construcción**

Por desvío vehicular y peatonal debido a la construcción de paso bajo nivel Regina Gálvez, se solicita que la empresa, implemente un paso peatonal de cebra SAFE, para que los vecinos del sector puedan dirigirse a la vereda del lado norte.





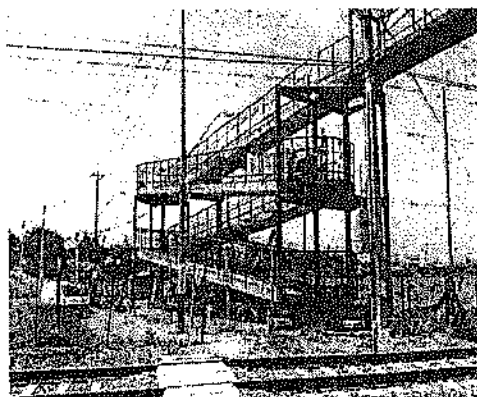
Claramente, dicho movimiento será muy complejo, inseguro e incrementa los tiempos de viaje para los vehículos que desean acceder al paso bajo nivel hacia el oriente, esta situación generara que los vehículos realicen un movimiento no permitido “Viraje en U”, esto al salir desde la calle local e ingresar a calle Regina Gálvez, lo cual provocara mas de un accidente en el lugar.



#### 14.2 Desde el oriente por Regina Gálvez hacia Avda.

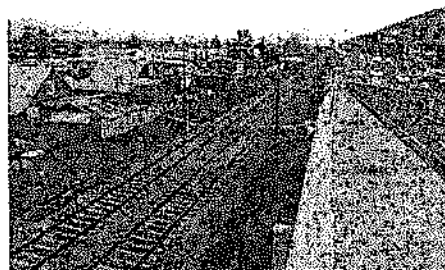
El proyecto de construcción del paso bajo nivel de Regina Gálvez, contemplo la construcción de dos caleteras al poniente de Avda. Portales, una al lado norte y otra al lado sur.

13.2 La pasarela Enrique Lynch, ubicada en Nos, fue mal emplazada, quedando parte de su estructura, sobre la faja vial proyectada para la Avenida Portales Oriente, según lo establecido en el Plan Regulador Comunal de San Bernardo. Con esto el emplazamiento de la respectiva pasarela, actualmente se encuentra comprometida respecto de su instalación en la faja afecta a utilidad pública de la citada vialidad estructurante, es decir sobre la planificación de un Bien Nacional de Uso Público.



Conforme a lo señalado, se solicita al titular, cumpla las disposiciones del Plan Regulador para el Particular y proceda a tomar las medidas necesarias y pertinentes para corregir esta observación.

13.3 En el sector de Los Naranjos, los vecinos han advertido en forma reiterada que, cuando las vías queden confinadas, no podrán pasar desde Lo Herrera hasta La Estancilla, esto contraviene nuevamente el principio de Acceso Universal, por lo que se solicita a la empresa, considerar la conectividad peatonal de estos habitantes de la comuna.



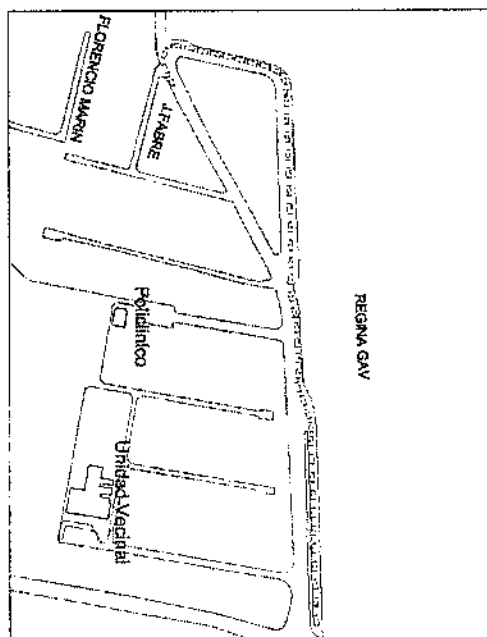
## 14. Virajes

### 14.1 Del Norte por Portales hacia Camino Nos Los Morros

Debido a la construcción del paso bajo nivel de Regina Gálvez y a la falta de un ramal exclusivo para que los vehículos que circulan en sentido norte – sur accedan a este hacia el oriente, es que dicho acceso según lo estipulado por el proyecto es el siguiente:


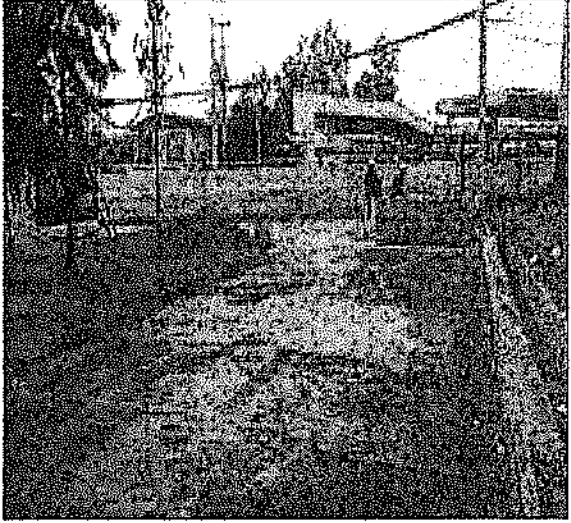
Desde el norte por Avda. Portales – Viraje a la derecha hacia la calle local norte de Regina Gálvez – Regina Gálvez - calle Regina Gálvez interior – viraje a la izquierda hacia calle Regina Gálvez para acceder a paso bajo nivel hacia el oriente.

Es en este último punto, donde se debe realizar el viraje a la izquierda para acceder al paso bajo nivel, es donde se generara una cola ya que los vehículos no tendrán una brecha para realizar este movimiento, tomando en consideración que existe locomoción mayor (transantiago) que realizará dicho viraje y que este punto esta a menos de 100 mtrs. de la intersección semaforizada de Regina Gálvez con la Caletera Oriente de la Autopista Central.



El problema se genera en la caletera sur, lo anterior debido a que no tiene conexión directa hacia Avda. Portales, terminando en una calle local interior Fresia, por lo que todos los vehículos que utilizan calle Regina Gálvez en dirección Poniente – Oriente no pueden acceder directamente a Avda. Portales, debiendo ingresar por calle Fresia a la villa del Sector de Nos y de ahí deben buscar alguna alternativa para acceder a Avda. Portales.

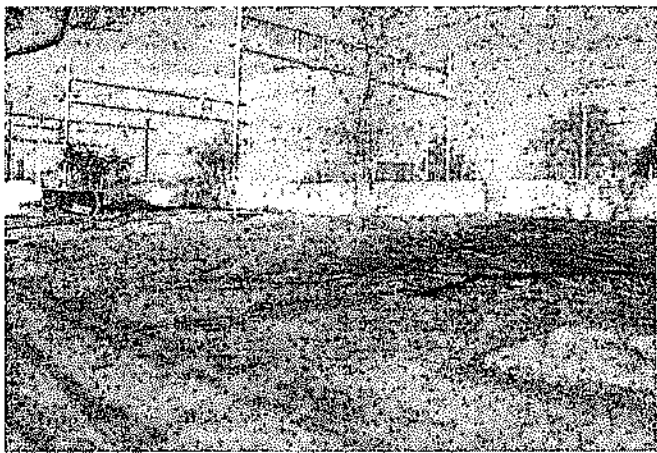
Esta situación generara riesgos de accidentes ya que la villa es totalmente residencial, con vías de carácter local, por donde circulan solo los vehículos de los residentes de esta.

	
Caletera Sur, antes de llegar a calle Fresia	Calle local Fresia

Por lo anterior es que se solicita poder realizar la conexión desde la caletera Sur hacia Avda. Portales.

**15. Restitución de áreas verdes y pavimentos.**

Las ejecución de las obras del proyecto Rancagua Express, ha intervenido varias áreas verdes a largo del territorio comunal, por lo que es necesario que el titular se comprometa a restituir la totalidad de las áreas verdes que han resultado afectadas.



**16. Restitución de pavimentos**

Los sectores habitacionales de Villa Esmeralda, Villa Robert Kennedy, Villa 58 Norte Villa Santa Filomena, se han visto fuertemente impactadas por el gran aumento vehicular, producto de los desvíos de tránsito que se han originado por la construcción del paso bajo nivel de Regina Gálvez.



Los pavimentos de estas villas, se han visto deteriorados por la alta solicitud, por lo que se solicita al titular, presentar un plan de mantención o conservación del pavimento, en las calles y pasajes afectados.

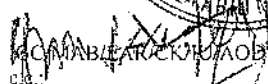
## 17. Emisiones a la atmósfera

En consideración a que todas las emisiones generadas por la ejecución del proyecto de conectividad, seguridad y confinamiento, no se han considerado en el cálculo de las emisiones asociadas al proyecto Rancagua Express, se solicita que se adecúe este cálculo a las emisiones reales y, que las medidas de mitigación que proponga la empresa conforme al PPDA vigente, las proyecte proporcionalmente en la comuna de San Bernardo.

Por todo lo anteriormente expuesto, solicito a usted, en su calidad de autoridad ambiental, su intervención, para que la empresa Ferrocarriles del Estado, entregue respuesta y soluciones a cada una de las demandas manifestadas en este documento, tanto por el municipio, desde su rol como administrador local y, como canalizador de aquéllas provenientes de la comunidad, así como también, se haga cargo de otros efectos adversos que se ocasionen en la operación del proyecto, no previstos oportunamente.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,

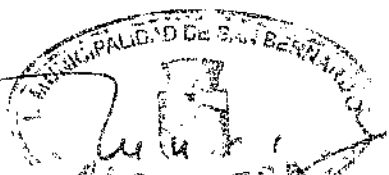
  
**GLORIA PATRICIA GONZALEZ JEREZ**  
**SECRETARÍA MUNICIPAL (S)**

  
COMUNICACIÓN

- SEREMI DE MEDIO AMBIENTE, Sr. Jorge Canals de la Puente
- SUPERINTENDENTE DE MEDIO AMBIENTE, Sr. Cristián Franz Thorud
- JEFE SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL, Sr. Jorge Troncoso Contreras
- INTENDETE RM, Sr. Claudio Orrego Larrain

- CONCEJALES
  - Sra. Amparo García
  - Sra. Orfelina Bustos
  - Sra. Soledad Pérez
  - Sr. Sebastián Orrego
  - Sr. Raimundo Camus
  - Sr. Ricardo Rencoret
  - Sr. Luis Navarro
  - Sr. Leonel Cádiz
  - Sr. Christopher White
  - Sr. Sebastián Tapia
- Organizaciones:
  - I. Carrera Pinto
  - Cinco Pinos
  - San José de Nos
  - Santa Filomena de nos
  - Tejas de Chena
  - Villa Maestranza
  - Locatarios Nos

- Alcaldía
- Secretaría Municipal
- Dirección de Operaciones
- Dirección de Obras Municipales
- Dirección de Tránsito y Transporte Público
- Dirección de Aseo y Ornato
- Dirección de Desarrollo Comunitario
- Departamento Desarrollo Local Sustentable
- Oficina de Partes

  
**NORA CUEVAS CONTRERAS**  
**ALCALDESA**

ORD. D.S.C. N°: 001317

ANT.: Ord. N° 719, de 6 de mayo de 2016,  
de la I. Municipalidad de San  
Bernardo.

MAT.: Informa sobre denuncia que indica.

Santiago, 28 JUN 2016

DE : JEFA DE LA DIVISIÓN DE SANCIÓN Y CUMPLIMIENTO

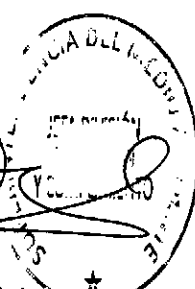
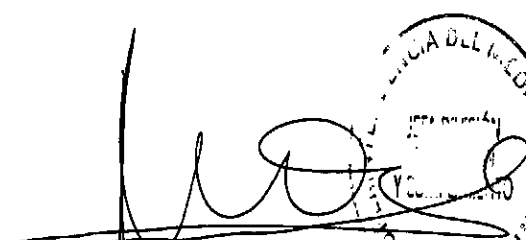
A : SRA. NORA CUEVAS CONTRERAS  
ALCALDESA DE LA I. MUNICIPALIDAD DE SAN BERNARDO

Le informamos que la Superintendencia del Medio Ambiente ha recibido los antecedentes asociados al Proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago- Rancagua", la cual ha sido incorporada en nuestro sistema con el ID 757-2016.

Actualmente, los hechos denunciados se encuentran en estudio, con el objeto de recabar mayor información sobre presuntas infracciones de nuestra competencia.

En la oportunidad que corresponda, le será comunicado aquello que la Superintendencia resuelva en conformidad a la ley.

Sin otro particular, le saluda atentamente,



Marie Claude Plumer Bodin  
Jefa de la División de Sanción y Cumplimiento  
Superintendencia del Medio Ambiente

  
MTC

**Distribución:**

- Sra. Nora Cuevas Contreras. Alcaldesa de la I. Municipalidad de San Bernardo. Edificio Consistorial Eyzaguirre N° 450, San Bernardo, Región Metropolitana.

**C.C.:**

- División de Sanción y Cumplimiento de la SMA.
- División de Fiscalización de la SMA.
- Sra. María Isabel Mallea, jefa de la Oficina de la Región Metropolitana de la SMA.



Superintendencia  
del Medio Ambiente  
Gobierno de Chile



## FORMULARIO DE ACTIVIDADES DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL

N° 93

<b>1. SOLICITUD DE ACTIVIDADES DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL</b>	
<b>A:</b>	Jefe División de Fiscalización Ambiental
<b>De:</b>	Jefe División de Sanción y Cumplimiento
<b>Fecha Solicitud:</b>	1/19/2015 4:07:33 PM
<b>Relevancia:</b>	Alta
<b>Aspectos Ambientales Relevantes Asociados:</b>	Emisión de ruido, polvo, monumentos, afectación de vidas y costumbres
<b>Fuente de Actividad:</b>	Denuncia Ciudadana
<b>Afectaciones Identificadas:</b>	Calidad de vida, costumbres culturales
<b>Fuente Denuncia:</b>	Denuncia Ciudadana
<b>Fecha Ingreso Denuncia:</b>	08-04-2014
<b>2. ANTECEDENTES DE LAS ACTIVIDADES DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL</b>	
<b>Tipo Instrumento:</b>	
<b>Identificación ICA:</b>	Resolución Exenta N° 0373 de 2013, aprueba proyecto "Mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria tramo Santiago-Rancagua" del titular Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)
<b>Tipo de Actividad Propuesta:</b>	<p>1) Verificar implementación de medidas de barreras acústicas señaladas en considerando 3.14.3.3 de la RCA 0373/2013, individualizadas como medidas 1, 2 y complementaria 2.</p> <p>2) verificar implementación de medidas contra la emisión de polvo y su resuspensión, señaladas en considerando 3.1.11 para la etapa de construcción.</p> <p>3) Verificar el cumplimiento de lo señalado en Considerando 1.9.9.1.1., relativas a la ubicación y características de construcción de las instalaciones de faenas respecto de la propiedad del terreno donde se ubican.</p> <p>4) Verificar eventual afectación de monumento de "Victor Jara", a un costado del cementerio Metropolitano, evaluando las posibles obligaciones respecto de este tipo de monumento.</p> <p>5) Verificar si titular está remitiendo monitoreo ambiental a través del sistema de seguimiento ambiental.</p> <p>6) Verificar posible afectación significativa de costumbres y sistemas de vidas, asociado a la operación de la Feria ubicada en Salvador Allende, en el sector del paso vial Fernández Albano, según indica denuncia.</p>
<b>Región:</b>	Región Metropolitana
<b>Comuna:</b>	Lo Espejo
<b>Proyecto o Instalación a Fiscalizar:</b>	MEJORAMIENTO FERROVIARIO SANTIAGO-RANCAGUA
<b>Descripción Breve Proyecto o Instalación:</b>	-El proyecto tiene como objetivo mejorar las condiciones de seguridad de la vía y aumentar la frecuencia de los trenes de pasajeros, mejorando el nivel de servicio del eje ferroviario Santiago – Rancagua a través de un plan de mejoramiento integral de los servicios ferroviarios de pasajeros



	entre Santiago y la ciudad de Rancagua, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados incluyendo habilitar un servicio de alto estándar de transporte de pasajeros en el área metropolitana entre la ciudad de Santiago y la localidad Nos.
<b>Antecedentes Asociados:</b>	Hay denuncia ID 1737, con reiteración por parte de los denunciantes por parte de los denunciantes. La denuncia ID 1373 incluye fotografías aportadas. También están las denuncias ID 861 e ID 760.
<b>Observaciones:</b>	Hay 2 denuncias principales, una con ID 861 que da cuenta de posibilidad de fraccionamiento, y otra ID 1737, que da cuenta de incumplimientos a la RCA. (Estos antecedentes han sido adjuntados al presente FSAFA como antecedentes asociados)

Superintendencia del Medio Ambiente, División de Fiscalización



## COMPROBANTE DE DERIVACIÓN DE INFORME DE FISCALIZACIÓN AMBIENTAL

Se informa a Ud. que mediante el Sistema de Fiscalización se ha remitido a la División de Sanción y Cumplimiento el informe de fiscalización Ambiental detallado a continuación:

Expediente:	<b>DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA</b>
Número Actividad	<b>2205</b>
Nombre de Unidad Fiscalizable	<b>MEJORAMIENTO FERROVIARIO SANTIAGO-RANCAGUA</b>
Funcionario Elaborador de Informe de Fiscalización	<b>JOSÉ DAVID BASTÍAS GAJARDO</b>
Funcionario que deriva informe de fiscalización	<b>MARIA ISABEL MALLEA ALVAREZ</b>
Detalle de antecedentes derivados	<ul style="list-style-type: none"><li>• Acta Inspección</li><li>• Acta Reunión</li><li>• Anexos</li><li>• Informe de Fiscalización Ambiental</li><li>• Ordinario Conductor de Acta de Inspección</li><li>• Ordinario de Encomendación</li></ul>



Nº: 2205





Superintendencia  
del Medio Ambiente  
Gobierno de Chile



## MEMORANDUM N° 61/2016

**A: MARIE CLAUDE PLUMER BODIN**  
**JEFA DIVISIÓN SANCIÓN Y CUMPLIMIENTO**

**DE: MARÍA ISABEL MALLEA ALVAREZ**  
**JEFA OFICINA RMS**

**MAT.: Aclaración respecto a informe de fiscalización DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA, Unidad Fiscalizable "Mejoramiento Ferroviario Santiago – Rancagua".**

Fecha: jueves 11 de febrero de 2016

---

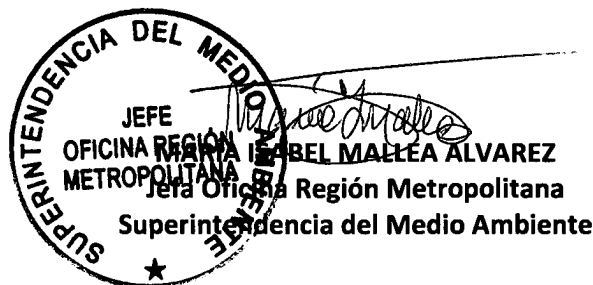
De mi consideración:

Por medio del presente informo a Ud., que en el Expediente DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA, se indica como documentación solicitada y entregada por el titular, en el Acápite 8 del informe de fiscalización de la Unidad Fiscalizable "Mejoramiento Ferroviario Santiago – Rancagua", el denominado "Documento que contenga la forma de construcción, características y detalles técnicos de todos los pasos a nivel, sobre nivel y desnivel peatonales y vehiculares que se consideran en el tramo Santiago-Rancagua", el cual no fue incluido en el CD que se acompañó por el titular, y por ende no está incorporado entre los antecedentes del Anexo 3 del mencionado informe.

Por lo anterior, se incurrió en un error al haberse indicado como documentación entregada dentro de plazo en el mencionado Acápite 8.

Lo anterior, para su información y fines pertinentes.

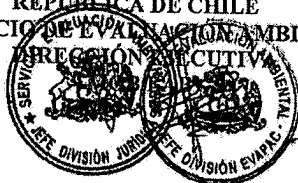
Sin otro particular, saluda atte., a Ud.,



cc.  
Archivo fiscalización



REPÚBLICA DE CHILE  
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL



RETROTRAER PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE  
EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA  
DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL  
PROYECTO "MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA  
INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA TRAMO:  
SANTIAGO - RANCAGUA", DE EMPRESA DE LOS  
FERROCARRILES DEL ESTADO.

RESOLUCIÓN EXENTA N° 0275

SANTIAGO, 15 MAR 2016

VISTOS:

1. La Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013 (en adelante, la "RCA N° 373/2013"), de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental ("SEA"), en cuya virtud se calificó ambientalmente favorable la Declaración de Impacto Ambiental ("DIA") del Proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua" (en adelante e indistintamente también, el "Proyecto" o el "Proyecto Rancagua Express"), de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (en adelante e indistintamente también, "EFE" o el "Titular")
2. Los recursos de reclamación deducidos por las siguientes personas naturales y jurídicas, en las fechas respectivas, en contra de la Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, individualizada en el Visto anterior:
  - (i) Orlando Enrique Gálvez Abrigo, con fecha 7 de junio de 2013.
  - (ii) Cecilia María Binimelis Delpiano, con fecha 7 de junio de 2013.
  - (iii) Catalina Huerta Bau; Elizabeth Henríquez Leiva; Lidia Patricia Vera Barrera; Zaydee Abdala Moll; Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra"; Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2"; José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3"; Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4"; Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5"; Jessica Catalina Lobos Quelempán, en su calidad de representante del Comité "El Canelo"; con fecha 19 de junio de 2013.
  - (iv) Arturo Navarrete Tarragó, con fecha 19 de junio de 2013.
  - (v) Sadi Melo Moya, en su calidad de Alcalde y en representación de la Ilustre Municipalidad de El Bosque y de los y las habitantes de la comuna de El Bosque; Claudina Núñez Jiménez, en su calidad de Alcaldesa y en representación de la Ilustre Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda y de los y las habitantes de la Comuna de Pedro Aguirre Cerda; Miguel Ángel Bruna Silva, en su calidad de Alcalde y en representación de la Ilustre Municipalidad de Lo Espejo y de los y las habitantes de la comuna de Lo Espejo; Paola Andrea Moreno Roble, en representación del Comité de Allegados "Los sin Tierra"; Filomena Jiménez Ibacache, en representación del Club del Adulto Mayor Mudechi; Olga Margarita Moscoso Santibañez, en representación del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso; Elizabeth Jiménez Oliva, representante de la Junta de Vecinos N° 16 de la comuna de Pedro Aguirre Cerda; José Medel Alcaíno, por sí y en representación de la Junta de Vecinos 3 A, Población La Victoria, comuna de Pedro Aguirre Cerda; Alejandro Colipi Pichun; Lidia del Carmen Silva Bueno, en representación de la Junta de Vecinos Alcalde Atilio Mendoza, comuna de Lo Espejo; Lorena Bernardita Pérez Cea, por sí y en su calidad de Vicepresidenta del Consejo de la Sociedad Civil de Lo Espejo (COSOC); con fecha 20 de junio de 2013.
3. La sentencia de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, de fecha 23 de septiembre de 2014, recaída en los autos caratulados "Ximena Cazorla Cazorla y otros - Servicio de Evaluación Ambiental", rol de ingreso N° 31.177-2013, que rechazó el recurso de protección interpuesto en contra de la RCA N° 373/2013, que aprobó la DIA del Proyecto Rancagua Express.
4. La sentencia de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia, de fecha 29 de diciembre de 2014, recaída en los autos rol de ingreso N° 26.198-2014, que confirma la sentencia individualizada en el Visto anterior.

5. La reclamación del artículo 17 N° 6 de la ley N° 20.600, deducida ante el Segundo Tribunal Ambiental por doña María Nora González Jaraquemada, en representación de doña Sandra Sánchez Pérez, Margarita Huenchupan Millavil y los señores José Ávila Ramírez y Raúl Prieto Sánchez, representantes de los comités de allegados "Los Sin Tierra" N° 2, 5, 3 y 4, respectivamente, en contra de la Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio del SEA.
6. La sentencia del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, de fecha 18 de febrero de 2016, recaída en los autos Rol R N° 35-2014, que acogió la reclamación individualizada en el Visto anterior, resolviendo retrotraer el procedimiento de evaluación del Proyecto Rancagua Express hasta la dictación del Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones ("ICSARA") N° 2.
7. Los recursos de casación en la forma y en el fondo presentados por el Servicio de Evaluación Ambiental en contra de la sentencia indicada en el Visto anterior.
8. La resolución de fecha 14 de marzo de 2016, del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, mediante la cual no da lugar a la solicitud de suspensión de la ejecución de lo resuelto por dicho Tribunal mediante sentencia individualizada en el Visto N° 6.
9. La Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; el D.S. N° 95, de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; 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; el D.S. N° 65, de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra a don Jorge Gilberto Troncoso Contreras, en el cargo de Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental; y, la Resolución Exenta N° 1.600, de 2008, de la Contraloría General de la Republica, que fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma Razón.

#### CONSIDERANDO:

1. Que, mediante la Resolución Exenta N° 373/2013, de fecha 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, se calificó favorablemente el Proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua", de EFE.
2. Que, en contra de la individualizada RCA N° 373/2013, se dedujeron sendos recursos de reclamación por las personas naturales y jurídicas individualizadas en el Visto N° 2, de esta resolución.
3. Que, también, en contra de la misma RCA N° 373/2013, se interpusieron sendos recursos de protección ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, conforme al siguiente detalle:
  - (i) Con fecha 07 de junio de 2013, por doña Ximena Cazorla Cazorla, don José Hernández Zúñiga, don Roberto Gutierrez Gutierrez, y por doña Jessica Miranda Huerta, signados bajo el Rol N° 31.177-2013;
  - (ii) Con fecha 25 de mayo de 2013, por don Sadi Melo Moya y otros, signados bajo el Rol N° 27.074-2013;
  - (iii) Con fecha 24 de mayo de 2013, por doña Cecilia Binimelis Delpiano y otros, signados bajo el Rol N° 26.994-2013.
4. Que, cabe indicar que los recursos singularizados en los puntos (ii) y (iii) precedentes, fueron declarados inadmisibles por esa Il'tma. Corte, mediante resoluciones, de fecha 28 de mayo de 2015, dictadas en los autos respectivos.
5. Que, en relación al recurso de protección individualizado en el número (i), la Il'tma. Corte de Apelaciones de Santiago resolvió, mediante sentencia de fecha 23 de septiembre de 2014, declarar sin lugar el recurso deducido, sin costas, por los motivos señalados en el mismo fallo, pero fundamentalmente, por cuanto conforme consta en el Considerando 9°: *"en el caso de autos, existe una situación previa de la que cabe hacerse cargo, que dice relación con la existencia de recursos de reclamación pendientes ante el Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental, por parte de personas que se han tenido como parte en esta causa como terceros coadyuvantes. Dichas reclamaciones se han deducido conforme con lo dispuesto por el artículo 20 de la Ley 19.300.- Sobre Bases Generales del Medio Ambiente en relación al 30 bis del mismo cuerpo legal, contra la Resolución Exenta N° 0373/2013 en atención a no haber sido debidamente consideradas las observaciones por ellos planteadas durante el proceso de consulta ciudadana, observaciones que incluyen todas las ilegalidades denunciadas en el presente recurso"*.
6. Que, habiéndose deducido recurso de apelación por los recurrentes con fecha 29 de septiembre de 2014, en contra de la sentencia indicada en el Considerando anterior, la Excm. Corte Suprema de Justicia, conociendo del mismo, resolvió confirmar la sentencia apelada, mediante resolución de fecha 29 de

diciembre de 2014, recaída en los autos rol de ingreso N° 26.198-2014, estableciendo, con carácter perentorio, que “[...] *Es precisamente esta última situación la que se ha concretado en la especie según lo revela el mérito de autos y se dejó así asentado en el motivo noveno del fallo en examen, toda vez que existen reclamaciones administrativas pendientes de decisión ante el Director Ejecutivo del SEIA, suspendidas sólo por la interposición de esta acción constitucional*” (énfasis nuestro).

7. Que, respecto a los recursos de reclamación, mediante la Resolución Exenta N° 611, de fecha 9 de julio de 2013, la Dirección Ejecutiva del SEA admitió a trámite aquellos individualizados en los puntos (i) a (iv) del Visto N° 2 de esta Resolución. En cuanto al recurso de reclamación individualizado en el punto (v) del mismo Visto, éste se admitió a trámite sólo respecto a las siguientes personas: Paola Andrea Moreno Roble, en representación del Comité de Allegados Los sin Tierra; Filomena Jiménez Ibacache, en representación del Club del Adulto Mayor Mudechi; Señora Olga Margarita Moscoso Santibañez, en representación del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso; y Lorena Bernardita Pérez Cea, por sí.
8. Que, en relación a su recurso, con fecha 15 de octubre de 2013, doña Catalina Huerta realiza una presentación en los siguientes términos: *“Por medio de la presente venimos en solicitar a Ud., en virtud de lo dispuesto por el artículo 24 de la ley 19.880 sobre Procedimiento Administrativo, se dicte resolución de Reclamación Administrativa Rol 29/13 pues ya se ha cumplido el plazo de 30 días que esta autoridad dispone para pronunciarse, de acuerdo al artículo 30 bis en concordancia con el artículo 20 de la Ley 19.300”*. La misma reclamante, doña Catalina Huerta, a través de la presentación de fecha 9 de diciembre de 2013, requiere la aplicación del silencio negativo establecido por el artículo 65 de la Ley N° 19.880, en el siguiente sentido: *“Que habiendo denunciado el transcurso del plazo legal de 30 días de acuerdo al artículo 20 de la Ley 19.300 establecido para que la Dirección ejecutiva se pronuncie sobre el Recurso de Reclamación individualizado precedentemente, vengo en solicitar se certifique dicha circunstancia, en concordancia con lo establecido por el artículo 65 de la Ley 19.880”*.
9. Que, el día 27 de diciembre de 2013, doña María Nora González Jaraquemada, en representación de: i) Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra”, ii) Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 2”, iii) José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 3”, iv) Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 4”, y v) Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 5”, hace presente su preocupación por los hechos que en dicha presentación se relatan y por la decisión de no resolver las presentaciones de fecha 15 de octubre y 9 de diciembre, ambas de 2013, individualizadas precedentemente. En atención a lo anterior, solicita, principalmente, lo siguiente: *“Sin más trámite y como ordena la ley y la jurisprudencia administrativa, certifique lo solicitado, teniendo presente que como lo reafirma la Contraloría General de la República, sería ilegal toda resolución que dicte la Administración con posterioridad a la solicitud de certificación”*.
10. Que, con fechas 12 de marzo, 25 de abril y 23 de junio, todas de 2014, María Nora González Jaraquemada en representación de doña Paola Moreno Roble Presidenta del Comité de Allegados “Los Sin Tierra”, Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 2”, José Ávila Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 3”, Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 4” y de Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 5”; y don Arturo Navarrete Tarragó, solicitó, a su haber, que se certifique el silencio negativo.
11. Que, sin perjuicio de no haberse certificado la aplicación del silencio administrativo negativo por parte del SEA, se dedujo una reclamación ante el Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, en virtud del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, fundado en el rechazo ficto de la reclamación planteada, conforme a la aplicación, o mejor dicho, la inaplicación del artículo 65 de la Ley N° 19.880, que contiene normas sobre el silencio negativo. Cabe indicar que, en el marco del contencioso ambiental incoado, el Tribunal respectivo consideró que la certificación del silencio negativo ocurrió, recién con fecha 04 de julio de 2014, cuando el SEA evacuó el oficio N° 141070, el que contiene la respuesta respecto de si la reclamación administrativa deducida ha sido o no objeto de un pronunciamiento por esta entidad, todo lo cual consta en la resolución de 1 de septiembre de 2014 y en la posterior sentencia de 18 de febrero de 2016.
12. Que, el Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, mediante sentencia de fecha 18 de febrero de 2016, recaída en los autos Rol R N° 35-2014, resolvió acoger la reclamación del artículo 17 N° 6 de la ley N° 20.600, deducida por doña María Nora González Jaraquemada, en representación de doña Sandra Sanchez Pérez, Margarita Huenchupan Millavil y los señores José Ávila Ramírez y Raúl Prieto Sánchez, representantes de los comités de allegados “Los Sin Tierra” N° 2, 5, 3 y 4, respectivamente, ordenando retrotraer el procedimiento de evaluación del Proyecto Rancagua Express hasta la dictación del ICSARA N° 2.
13. Que, en razón de lo resuelto por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, esta Dirección Ejecutiva deberá elaborar el ICSARA N° 2, en el marco de la evaluación ambiental del Proyecto



Rancagua Express, debiendo para tal efecto “velar porque se lleven a cabo todas las acciones necesarias para asegurar su debida consideración, teniendo presente lo señalado en el artículo 30 bis de la Ley N° 19.300”, observación que dice relación con la “conectividad y vinculada al subproyecto 'Seguridad y Confinamiento'”.

14. Que, el SEA ejerció su derecho de presentar recurso de casación en la forma y en el fondo en contra de la sentencia individualizada en el Considerando N° 12, siendo declarados admisibles por el Tribunal Ambiental de Santiago, el día 14 de marzo de 2016, oportunidad en que además rechazó la solicitud de suspensión de los efectos de la sentencia por parte del tercero coadyuvante, Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
15. Que, en mérito de lo expuesto en los Considerandos anteriores;

#### RESUELVO:

1. **Retrotraer**, conforme a lo resuelto por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, el procedimiento de evaluación ambiental de la DIA del Proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua”, hasta la elaboración del ICSARA N° 2, el que deberá contener expresamente, como materia observada, aquella vinculada con la conectividad y vinculación al subproyecto “Seguridad y Confinamiento”;

Anótese, notifíquese por carta certificada a los reclamantes y archívese.

MARÍA J. FORTUNA / AEP/aep

#### Carta Certificada

- Orlando Enrique Gálvez Abrigo, domiciliado en Avenida Ferrocarril N° 7515, Lo Espejo, Santiago.
- Cecilia María Binimelis Delpiano, domiciliado en Vera Cruz 4569, JMC, Lo Espejo, Santiago.
- Catalina Huerta Bau, domiciliada en Avenida Ferrocarril N° 7485, Lo Espejo, Santiago.
- Elizabeth Henríquez Leiva domiciliada en Av. Central N° 8321, Lo Espejo, Santiago.
- Lidia Patricia Vera Barrera, domiciliada en Isabel Riquelme N° 7115, Población Clara Estrella, Lo Espejo, Santiago.
- Zaydee Abdala Moll, domiciliada en calle Machalí N° 02560, Población Clara Estrella, Lo Espejo, Santiago.
- Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra”, domiciliada en Aníbal Pinto N° 9612, El Bosque, Santiago.
- Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 2”, domiciliada en Calle Juan Espejo N° 9815, Comuna El Bosque, Santiago.
- José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 3”, domiciliado en Los Tulipanes N° 0198, comuna El Bosque, Santiago.
- Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 4”, domiciliado en Esperanza N° 117, comuna El Bosque, Santiago.
- Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados “Los sin Tierra 5”, domiciliada en Mar Caspio N° 1712, comuna El Bosque, Santiago.
- Jessica Catalina Lobos Quelempán, en su calidad de representante del Comité “El Canelo”, domiciliada en Las Parcelas N° 1461, El Bosque, Santiago.
- Arturo Navarrete Tarragó, domiciliado en Francisco Javier Krugger N° 3108, comuna de Buin.
- Paola Andrea Moreno Roble, en representación del Comité de Allegados Los sin Tierra, domiciliada en Aníbal Pinto N° 9612, El Bosque, Santiago.
- Filomena Jiménez Ibáñez, en representación del Club del Adulto Mayor Mudechi, domiciliada en Estrella Blanca N° 4867, Población La Victoria, Pedro Aguirre Cerda, Santiago.
- Olga Margarita Moscoso Santibañez, en representación del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso, domiciliada en Puqueldón N° 5847, Población Dávila, Pedro Aguirre Cerda, Santiago.
- Lorena Bernardita Pérez Cea, por sí y en su calidad de Vicepresidenta del Consejo de la Sociedad Civil de Lo Espejo (COSOC), domiciliada en Huérfanos N° 835, Santiago.

#### Distribución:

- Dirección Ejecutiva, SEA.
- Departamento de Recursos de Reclamación, SEA.
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA.
- División Jurídica, SEA.
- Archivo Rol 29/2013.
- Oficina de Partes.

LO QUE TRANSCRIBO A UD., PARA  
SU CONOCIMIENTO  
SALUDA ATTE. A UD..

REPÚBLICA DE CHILE  
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL



DISPONE SUSPENSIÓN DE EFECTOS DE  
RESOLUCIÓN QUE INDICA.

RESOLUCIÓN EXENTA N°: 0422 /2016

SANTIAGO, 15 ABR 2016

VISTOS:

1. La Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua" ("el Proyecto") ingresada a tramitación ante la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental ("SEA"), con fecha 5 de septiembre de 2012, por su titular Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
2. La Resolución Exenta N° 373/2013, de fecha 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que calificó favorablemente el Proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua".
3. La sentencia del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, de fecha 18 de febrero de 2016, recaída en los autos Rol R N° 35-2014, que acogió la reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, deducida por doña María Nora González Jaraquemada, en representación de doña Sandra Sánchez Pérez, Margarita Huenchupan Millavil y los señores José Ávila Ramírez y Raúl Prieto Sánchez, representantes de los comités de allegados "Los Sin Tierra" N° 2, 5, 3 y 4, respectivamente, en contra de la Resolución individualizada en el Visto anterior, resolviendo retrotraer el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del Proyecto hasta la dictación del Informe Consolidado de Solicitudes, Aclaraciones y Rectificaciones y Ampliaciones N° 2.
4. La Resolución Exenta N° 275, de fecha 15 de marzo de 2016, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental que retrotrae el procedimiento administrativo de evaluación ambiental de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua", de Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
5. La Resolución de la Excelentísima Corte Suprema, de fecha 28 de marzo de 2016, mediante la cual se tuvo por interpuesto el recurso de queja de Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y se accedió a la orden de no innovar solicitada por Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
6. La Resolución del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, de fecha 30 de marzo de 2016, mediante la cual dictaminó que, conforme a la orden de no innovar decretada por la Excelentísima Corte Suprema, se suspenda la ejecución de la sentencia definitiva dictada por dicho Tribunal con fecha 18 de febrero de 2016, individualizada en el Visto N° 3 de la presente Resolución.
7. Lo dispuesto en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el D.S. N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en el D.F.L. N° 1/19.653, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; en la Ley N° 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en el Decreto N° 65, de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente que nombra al señor Jorge Troncoso Contreras como Director Ejecutivo del SEA; y en la Resolución N° 1.600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

#### CONSIDERANDO:

1. Que, la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua" fue ingresada a tramitación ante la Dirección Ejecutiva del SEA, con fecha 5 de septiembre de 2012, por su titular Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
2. Que, mediante Resolución Exenta N° 373/2013, de fecha 25 de abril de 2013, la Dirección Ejecutiva del SEA calificó favorablemente el Proyecto señalado en el Considerando anterior.
3. Que, la sentencia del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, de fecha 18 de febrero de 2016, recaída en los autos Rol R N° 35-2014, acogió la reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, deducida por doña María Nora González Jaraquemada, en representación de doña Sandra Sánchez Pérez, Margarita Huenchupan Millavil y los señores José Ávila Ramírez y Raúl Prieto Sánchez, representantes de los comités de allegados "Los Sin Tierra" N° 2, 5, 3 y 4, respectivamente, en contra de la Resolución individualizada en el Considerando anterior, resolviendo retrotraer el procedimiento de evaluación del Proyecto hasta la dictación del Informe Consolidado de Solicitudes, Aclaraciones y Rectificaciones y Ampliaciones N° 2.
4. Que, mediante la Resolución Exenta N° 275, de fecha 15 de marzo de 2016, esta Dirección Ejecutiva dio curso a lo requerido en la sentencia singularizada en el considerando anterior, ordenando retrotraer procedimiento administrativo de evaluación de impacto ambiental del Proyecto.
5. Que, mediante la resolución de la Excelentísima Corte Suprema, de fecha 28 de marzo de 2016, se tuvo por interpuesto el recurso de queja de Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y se accedió a la orden de no innovar solicitada por ésta.
6. Que, mediante la resolución de fecha 30 de marzo de 2016, el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, conforme a la orden de no innovar decretada por la Excelentísima Corte Suprema, dictaminó la suspensión de la ejecución de la sentencia definitiva dictada por dicho Tribunal el 18 de febrero de 2016.
7. Que, conforme a lo anterior, considerando que a contar de la fecha en que la Excelentísima Corte Suprema accedió a la orden de no innovar solicitada por Empresa de los Ferrocarriles del Estado, se suspenden los efectos de la sentencia del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, como consecuencia de ello, se suspenden también los efectos de la Resolución Exenta N° 275, de fecha 15 de marzo de 2016, de esta Dirección Ejecutiva, y la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del Proyecto.

#### RESUELVO:

1. **Suspéndanse** los efectos de la Resolución Exenta N° 275, de fecha 15 de marzo de 2016, de esta Dirección Ejecutiva, individualizada en el Visto N° 4 de la presente Resolución, y, por lo tanto, la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua" de Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en los términos señalados en el Considerando 7 de este acto administrativo.

ANÓTESE, NOTIFIQUESE Y ARCHÍVESE



JFO/MBB/AGQ/aep

Carta Certificada:

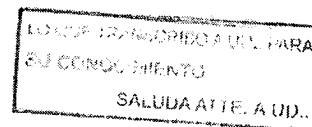
- Ricardo Andrés Silva Guiraldes y Cecilia Angélica Araya Catalán, representantes legales de Empresa de Ferrocarriles del Estado, domiciliados en calle Morandé N° 115, piso 6, Santiago.



- Orlando Enrique Gálvez Abrigo, domiciliado en Avenida Ferrocarril N° 7515, Lo Espejo, Santiago.
- Cecilia María Binimelis Delpiano, domiciliado en Vera Cruz 4569, JMC, Lo Espejo, Santiago.
- Catalina Huerta Bau, domiciliada en Avenida Ferrocarril N° 7485, Lo Espejo, Santiago.
- Elizabeth Henríquez Leiva domiciliada en Av. Central N° 8321, Lo Espejo, Santiago.
- Lidia Patricia Vera Barrera, domiciliada en Isabel Riquelme N° 7115, Población Clara Estrella, Lo Espejo, Santiago.
- Zaydee Abdala Moll, domiciliada en calle Machalí N° 02560, Población Clara Estrella, Lo Espejo, Santiago.
- Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra", domiciliada en Aníbal Pinto N° 9612, El Bosque, Santiago.
- Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2", domiciliada en Calle Juan Espejo N° 9815, Comuna El Bosque, Santiago.
- José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3", domiciliado en Los Tulipanes N° 0198, comuna El Bosque, Santiago.
- Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4", domiciliado en Esperanza N° 117, comuna El Bosque, Santiago.
- Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5", domiciliada en Mar Caspio N° 1712, comuna El Bosque, Santiago.
- Jessica Catalina Lobos Quelempán, en su calidad de representante del Comité "El Canelo", domiciliada en Las Parcelas N° 1461, El Bosque, Santiago.
- Arturo Navarrete Tarragó, domiciliado en Francisco Javier Krugger N° 3108, comuna de Buin.
- Paola Andrea Moreno Roble, en representación del Comité de Allegados Los sin Tierra, domiciliada en Aníbal Pinto N° 9612, El Bosque, Santiago.
- Filomena Jiménez Ibacache, en representación del Club del Adulto Mayor Mudechi, domiciliada en Estrella Blanca N° 4867, Población La Victoria, Pedro Aguirre Cerda, Santiago.
- Olga Margarita Moscoso Santibañez, en representación del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso, domiciliada en Puqueldón N° 5847, Población Dávila, Pedro Aguirre Cerda, Santiago.
- Lorena Bernardita Pérez Cea, por sí y en su calidad de Vicepresidenta del Consejo de la Sociedad Civil de Lo Espejo (COSOC), domiciliada en Huérfanos N° 835, Santiago.

Distribución:

- Dirección Ejecutiva, SEA.
- Departamento de Recursos de Reclamación, SEA.
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA.
- División Jurídica, SEA.
- Archivo Rol 29/2013.
- Oficina de Partes.



**REQUIERE INFORMACIÓN URGENTE QUE INDICA E  
INSTRUYE LA FORMA Y EL MODO DE PRESENTACIÓN DE LOS  
ANTECEDENTES SOLICITADOS A EMPRESA DE  
FERROCARRILES DEL ESTADO**

**RESOLUCIÓN EXENTA N° 181**

**Santiago, 26 FEB 2016**

**VISTOS:**

Lo dispuesto en 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 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 la Resolución Exenta N° 332, de 20 de abril de 2015, de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 1.518, de 26 de diciembre de 2013, de la Superintendencia de Medio Ambiente, que Fija Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Resolución Exenta N° 574, de 2 de octubre de 2012 (en adelante, Res. Ex. N° 1518/2013); en la Resolución Exenta N° 844, de 14 de diciembre de 2012, de la Superintendencia del Medio Ambiente; en el Decreto Supremo N° 76, de 10 de octubre de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente, y en la Resolución N° 1.600, de 30 de octubre de 2008, de la Contraloría General de la República.

**CONSIDERANDO:**

1° El inciso primero del artículo 2° de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, que dispone que esta Superintendencia tiene por objeto ejecutar, organizar y coordinar el seguimiento y fiscalización de las Resoluciones de Calificación Ambiental, de las medidas de los Planes de Prevención y, o de Descontaminación Ambiental, del contenido de las Normas de Calidad Ambiental y Normas de Emisión, y de los Planes de Manejo, cuando corresponda, y de todos aquellos otros instrumentos de carácter ambiental que establezca la ley;

2° Lo dispuesto en la Res. Ex. SMA N° 374/2015 de 7 de mayo de 2015, que delega facultades en la Jefatura de la División de Sanción y Cumplimiento, en particular, la de la letra c), que faculta a requerir información a los sujetos sometidos a la fiscalización de la Superintendencia, en los términos de la letra e) del artículo 3 de la Ley Orgánica de la Superintendencia;

3° La letra j) del artículo 35 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, que dispone que corresponderá exclusivamente a esta Superintendencia el ejercicio de la potestad sancionadora respecto del incumplimiento de los requerimientos de información, que en el ejercicio de las atribuciones que le confiere la ley, dirija a los sujetos fiscalizados;



4° La letra f) del artículo 36 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente, que dispone el carácter de infracción grave, a los hechos, actos u omisiones que *"conlleven el no acatamiento de las instrucciones, requerimientos y medidas urgentes dispuestas por la Superintendencia"*;

5° Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante e indistintamente "el titular" o "EFE"), Rol Único Tributario N° 61.216.000-7, es el titular del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua", cuya declaración de impacto ambiental fue calificada favorablemente por la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental mediante resolución exenta N° 373 de fecha 25 de abril de 2013 (en adelante, RCA N° 373/2013);

6° Con fecha 19 de febrero de 2016, el Segundo Tribunal Ambiental dictó sentencia en la causa rol R-35-2014, mediante la cual resolvió, entre otras cosas:

*"1. Acoger la reclamación del artículo 17 N° 6 de la Ley N° 20.600, por no haber sido debidamente considerada la observación ciudadana relacionada con conectividad y vinculada al subproyecto "seguridad y Confinamiento". Por lo anterior, se dejan sin efecto tanto el rechazo ficto de la reclamación PAC de los recurrentes de autos, como la Resolución Exenta N° 373 de 25 de abril de 2013, del Director Ejecutivo del SEA, que calificó favorablemente el proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua".*

*2. Retrotraer el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua" hasta la dictación del ICSARA N° 2, donde se encuentra contenida la observación ciudadana, debiendo la autoridad velar porque se lleven a cabo todas las acciones necesarias para asegurar su debida consideración, teniendo presente lo señalado en el artículo 30 bis de la Ley N° 19.300".*

7° A partir de lo señalando en el considerando anterior, es urgente para esta Superintendencia aclarar cuál es el estado actual de ejecución del subproyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua", cuya RCA N° 373/2013 fue dejada sin efecto por el Segundo Tribunal Ambiental y de los subproyectos "Seguridad y Confinamiento" y "Renovación Flota de Material Rodante", que forman parte del Proyecto Rancagua Express.

#### RESUELVO:

**I. SE REQUIERE DE FORMA URGENTE INFORMACIÓN** a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, Rol Único Tributario N° 61.216.000-7, en los siguientes términos:

- a) Indicar la fecha de inicio de construcción, el estado actual y la fecha proyectada de término de construcción de cada uno de los pasos vehiculares y peatonales desnivelados en el tramo Santiago-Rancagua, del subproyecto "seguridad y confinamiento". Asimismo, indicar la fecha aproximada de habilitación de cada uno de estos pasos vehiculares y peatonales desnivelados.
- b) Indicar el estado de avance del cierre de la faja vía en el tramo Santiago-Nos y Nos-Rancagua.





- c) Indicar la fecha aproximada de cierre de los pasos peatonales y vehiculares existentes (formales e informales) a nivel de la vía férrea en el tramo Santiago-Nos y Nos-Rancagua.
- d) Indicar el estado de avance de la construcción del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”, y específicamente: (i) estado actual de construcción de las estaciones nuevas y aquellas que serían remodeladas en el tramo Santiago-Rancagua, señalando la fecha aproximada de término de construcción o remodelación; (ii) estado actual de construcción de las dos vías férreas adicionales en el tramo Santiago-Nos y fecha proyectada de término de la construcción.
- e) Indicar el número y el modelo de nuevos trenes adquiridos como parte del subproyecto “Renovación Flota de Material Rodante”, junto con su fecha de adquisición y señalar si estos se encuentran hoy operando, o en su defecto, la fecha estimada de su entrada en operación. Asimismo, indicar si se espera la recepción o adquisición de nuevos trenes como parte del subproyecto “Renovación Flota de Material Rodante” durante el año 2016.
- f) Indicar si a partir de la sentencia del Segundo Tribunal Ambiental referida en el considerando 8 de la presente resolución, EFE o sus empresas contratistas o subcontratistas han continuado desarrollando labores, obras u actividades para la construcción de los subproyectos “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua” y “seguridad y confinamiento”. Indicar en qué consisten dichas labores, obras u actividades. Asimismo, indicar si a partir de la sentencia ha variado el cronograma para la construcción y entrada en operación de ambos subproyectos.

**II. FORMA Y MODOS DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA.** La información requerida deberá ser entregada a través de carta conductora por escrito y con una copia en soporte digital (CD o DVD) de los antecedentes solicitados, en la oficina de partes de esta Superintendencia, ubicada en calle Teatino 280, piso 8, comuna y ciudad de Santiago.

**III. PLAZO DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN REQUERIDA.** La información requerida deberá ser remitida directamente a esta Superintendencia, dentro del plazo de **3 días hábiles**, contado desde la notificación del presente Requerimiento e Instrucción.

Además, se hace presente que el titular deberá entregar sólo la información que ha sido expresamente solicitada y que **la entrega de grandes volúmenes de información que no diga relación directa con lo solicitado podrá considerarse como una estrategia dilatoria en eventuales procedimientos sancionatorios futuros**. Por el contrario, la cooperación efectiva con la investigación y con un eventual procedimiento sancionatorio es una circunstancia que podrá ser valorada positivamente dentro de éste.



Marie Claude Plumer Bodin  
Jefa de la División de Sanción y Cumplimiento  
Superintendencia del Medio Ambiente





BPD

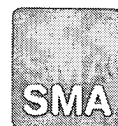
**Notificación personal:**

- Empresa de Ferrocarriles del Estado, domiciliada en Morandé 1156, comuna y ciudad de Santiago, Región Metropolitana.

**C.C.:**

- División de Sanción y Cumplimiento
- División de Fiscalización



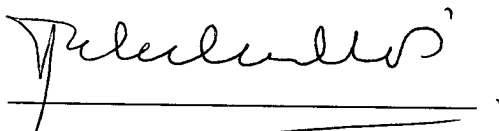



Superintendencia  
del Medio Ambiente  
Gobierno de Chile

### Notificación de acuerdo al artículo 46 de la Ley 19.880

Con fecha 29 de febrero de 2016, siendo las 09:02 horas, procedí a notificar personalmente a Empresa de Ferrocarriles del Estado, domiciliada en Morandé 115 piso 6, comuna y ciudad de Santiago, Región Metropolitana, la Res. Ex. 181, de fecha 26 de febrero de 2016, de la Superintendencia del Medio Ambiente, entregando copia íntegra de la misma, de conformidad con lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 46 de la Ley N° 19.880, y dejando constancia de aquello con la firma de \_\_\_\_\_

ISABEL CUBILLOS MARTINEZ  
Jefe Administrativo de la  
Presidencia y del Directorio  
Grupo EFE

  
\_\_\_\_\_  
(Firma)  


  
\_\_\_\_\_  
Bastián Pastén Delich  
Superintendencia del Medio Ambiente





Santiago, 2 de marzo de 2016

GG-084/2016

Señora  
Marie Claude Pumer Bodin  
Jefe de la División de Sanción y Cumplimiento  
Superintendencia del Medio Ambiente  
Teatinos N° 280 – Piso 8°  
Presente




Ref.: Su Resolución Exenta N° 181 de 26.02.2016

De nuestra consideración:

En relación con el requerimiento de información urgente solicitada en la resolución de la referencia, hago presente a usted que sólo poseemos información actualizada al 31 de diciembre del año 2015, y que su puesta al día de hoy no ha podido ser completada en la fecha requerida atendido que se trata de información que depende de muy diversos contratistas y subcontratistas, con faenas distribuidas en distintos lugares. Por lo mismo, nos permitimos solicitar se nos conceda un plazo adicional, idealmente no inferior a cinco días o al que usted determine, para poder dar respuesta cabal a cada uno de los aspectos de su requerimiento.

Saluda atentamente a usted,

  
Ricardo Silva Guiraldes  
Gerente General



c.c.: Gerencia Legal de EFE  
Gerencia de Proyectos EFE  
Archivo

  
RSG/JPLP/icmp



**RESUELVE SOLICITUD DE AMPLIACIÓN DE PLAZO  
PRESENTADA POR EMPRESA DE FERROCARRILES DEL  
ESTADO**

RES. EX. N° 188

Santiago,

02 MAR 2016

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 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 Supremo N° 76, de 10 de octubre de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 332, de 20 de abril de 2015, en la Resolución Exenta N° 374, de 7 de mayo de 2015, y en la Resolución Exenta N° 1.002, de 29 de octubre de 2015, todas de la Superintendencia del Medio Ambiente; y, en la Resolución N° 1.600, de 30 de octubre 2008, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.

**CONSIDERANDO:**

1. Que, con fecha 26 de febrero de 2016, esta Superintendencia dictó la Resolución Exenta N° 181 (en adelante "Res. Ex. N° 181/2016") mediante la cual se efectuó un requerimiento de información urgente a Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante "EFE"), Rol Único Tributario N° 61.216.000-7, titular del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago-Rancagua", ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante "SEIA") mediante una Declaración de Impacto Ambiental (en adelante "DIA"), cuya Resolución Exenta N° 373, de fecha 25 de abril de 2013 (en adelante "RCA N° 373/2013"), fue dejada sin efecto por sentencia del Segundo Tribunal en Santiago en causa Rol R-35-2014, de fecha 18 de febrero de 2016. En el requerimiento se instruyó la forma y el modo de presentación de los antecedentes solicitados;

2. Que, en el resuelvo III de la Res. Ex. N° 181 se señaló a EFE que la información requerida deberá ser remitida directamente a esta Superintendencia, en el plazo de 2 días hábiles contados desde la notificación de dicha resolución;

3. Que, con fecha 02 de marzo de 2016, don Ricardo Silva Güiraldes, en representación de EFE, presentó una solicitud de ampliación de plazo para responder el requerimiento de información señalado en el Considerando 1° de la presente resolución, por un plazo *"idealmente no inferior a cinco días"* o al que se determine. EFE funda su solicitud en que *"sólo poseemos información actualizada al 31 de diciembre del año 2015, y que su puesta al día de hoy no ha podido ser completada en la fecha requerida atendido que se trata de información que depende de muy diversos contratistas y subcontratistas, con faenas distribuidas en distintos lugares"*;





4. Que, don Ricardo Silva no acompaña su personería para representar a EFE. Sin embargo, en el sitio de internet del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, se encuentra disponible la Resolución Exenta N° 0172 de fecha 12 de febrero de 2016, mediante la cual se tuvo presente el cambio de representante legal de EFE, señalándose que uno de los representantes legales es don Ricardo Silva;

5. Que, sobre la solicitud descrita en el Considerando 3° de la presente resolución es necesario señalar que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 62 de la LO – SMA, en todo lo no previsto por dicha ley, se aplicará supletoriamente la ley N° 19.880 que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado. Por su parte, el artículo 26 de la ley N° 19.880 dispone en su inciso primero que la Administración, salvo disposición en contrario, puede conceder, de oficio o a petición de los interesados, una ampliación de los plazos establecidos, que no exceda de la mitad de los mismos, si las circunstancias lo aconsejan y con ello no se perjudican derechos de terceros;

6. Que, en el caso en cuestión, es importante recalcar que el requerimiento reviste el carácter de urgente, por los motivos señalados en la Res. Ex. N° 181/2016. En consecuencia, hubiera resultado apropiado que EFE entregara la información que había alcanzado reunir respecto al requerimiento, según señaló en su solicitud, y que justificara por qué razón la existencia de diversos contratistas generaría dificultades para entregar la información restante o que faltare para dar cumplimiento al requerimiento. Sin perjuicio de lo anterior, esta Superintendencia procederá a conceder una ampliación por el máximo plazo permitido, que corresponde a la mitad del plazo original, en circunstancias de que se estima que la ampliación es pertinente y no afectaría derechos de terceros.

#### RESUELVO:

**I. APRUÉBESE LA SOLICITUD DE AMPLIACIÓN DE PLAZOS.** En virtud de los antecedentes anteriormente expuestos en la parte considerativa, se concede una ampliación de plazos de 1 día hábil del plazo concedido Res. Ex. N° 181/2016 para responder al requerimiento de información solicitado por esta Superintendencia. La ampliación de plazo debe ser contada desde el vencimiento del plazo original.

**II. NOTIFICAR POR CARTA CERTIFICADA,** o por otro de los medios que establece el artículo 46 de la ley N° 19.880, a don Ricardo Silva Güiraldes, representante de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, domiciliado en Morandé 115 piso 6, Santiago, Región Metropolitana.



BPD

**MARIE CLAUDE PLUMER BODIN**  
Jefa de la División de Sanción y Cumplimiento  
Superintendencia del Medio Ambiente



C.C.:

- División de Sanción y Cumplimiento.
- Fiscalía.



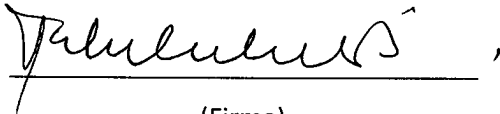


Superintendencia  
del Medio Ambiente  
Gobierno de Chile

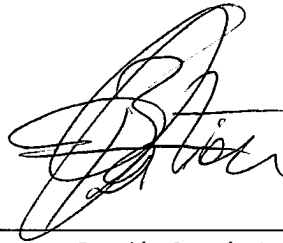
### Notificación de acuerdo al artículo 46 de la Ley 19.880

Con fecha 02 de marzo de 2016, siendo las 10:02 horas, procedí a notificar personalmente al representante legal de Empresa de Ferrocarriles del Estado don Ricardo Silva Güiraldes, domiciliado en Morandé 115 piso 6, comuna y ciudad de Santiago, Región Metropolitana, la Res. Ex. 188, de fecha 02 de marzo de 2016, de la Superintendencia del Medio Ambiente, entregando copia íntegra de la misma, de conformidad con lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 46 de la Ley N° 19.880, y dejando constancia de aquello con la firma de

ISABEL CUBILLOS MARTINEZ  
Jefe Administrativo de la  
Presidencia y de Directorio  
Grupo EFE

  
(Firma)





Bastián Pastén Delich  
Superintendencia del Medio Ambiente\*



Santiago, 3 de marzo de 2016

GG-085/2016

Señora  
Marie Claude Plumer Bodin  
Jefe de la División de Sanción y Cumplimiento  
Superintendencia del Medio Ambiente  
Teatinos N° 280 – Piso 8°  
Presente



Ref.: Su Resolución Exenta N° 181 de 26.02.2016 y Resolución Exenta N° 188 de 02.03.2016

De nuestra consideración:

En relación con el requerimiento de información urgente solicitada en las resoluciones de la referencia, cumpla con adjuntar el informe que contiene las respuestas a su solicitud.

Quedamos a su disposición para cualquier aclaración o antecedente adicional que pudiere requerirse.

Saluda atentamente a usted,

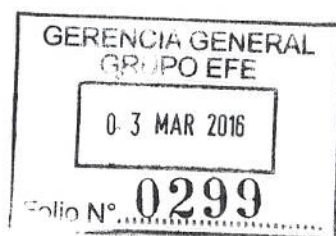
  
Ricardo Silva Guzmán  
Gerente General



Incl.: Lo indicado

c.c.: Gerencia Legal de EFE  
Gerencia de Proyectos EFE  
Archivo

  
RSG/PLP/icm  
R-096/2016



INFORME DE RESPUESTAS AL REQUERIMIENTO DE INFORMACIÓN FORMULADO MEDIANTE RESOLUCIÓN EXENTA 181  
DEL 26 DE FEBRERO DE 2016, DE LA SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE.

El presente Informe tiene por objeto dar respuesta al requerimiento de información formulado por la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, la “Superintendencia” o “SMA”), mediante Resolución Exenta N° 181 de fecha 26 de febrero de 2016 (en adelante Res. 181).

Según lo indicado en dicha resolución, este requerimiento se realiza en consideración a que *“es urgente para esta Superintendencia aclarar cuál es el estado actual de ejecución del subproyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”, cuya RCA N° 373/2013 fue dejada sin efecto por el Segundo Tribunal Ambiental y de los subproyectos “Seguridad y Confinamiento” y “Renovación Flota de Material Rodante”, que forma parte del Proyecto Rancagua Express”*.

Debemos hacer presente que en virtud al plazo extraordinariamente breve otorgado por esta Superintendencia, esto es de 2 días hábiles para dar respuesta, se solicitó ampliación del mismo.

En consecuencia, encontrándonos dentro de plazo se da respuesta al requerimiento con la información disponible por parte de la empresa, que dice relación con el estado de avance al 31 de enero del año 2016. De este modo, los índices de avance al 29 de febrero –fecha de la notificación de la Res. 181- pueden haber variado respecto a lo reportado. A la brevedad y tan pronto se reúna la información, mi representada actualizará dicha información al 29 de febrero del presente año.

Previo a dar respuesta, se expondrán los antecedentes generales para contextualizar la información que se entregará

#### I. Antecedentes

El Proyecto objeto del requerimiento de información consiste en la construcción de dos vías nuevas entre la Estación Central de Santiago y la Estación de la localidad de Nos, dentro de la faja ferroviaria existente; la construcción de estaciones nuevas; y la reubicación y mejoramiento de algunas estaciones existentes; entre otras instalaciones anexas, según lo detalla el Considerando 3 de la RCA N° 373/2013.

Es necesario aclarar que dichas obras y acciones son –en cuanto a su oportunidad de ejecución y aspectos técnicos–, independientes y autónomas, respecto a las obras y actividades de seguridad y confinamiento de la faja vial en el tramo Santiago-Rancagua, que se encuentran actualmente en ejecución. Estas tienen como objetivo el cierre de la faja vial y la implementación de mejoras en pasos peatonales y vehiculares, las cuales se ejecutan como parte del programa de “Seguridad y Confinamiento”, que se lleva a cabo de acuerdo a los planes trienales de desarrollo de EFE. Dichas obras corresponden al cumplimiento de una obligación de carácter permanente que la ley impone a EFE.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> El artículo 44 del D.F.L. N° 1/1993, de Transportes, Ley Orgánica de EFE, dispone en su primera parte: *“Será obligación de la Empresa cerrar a su costo, por uno y otro lado, la faja de la vía en toda su extensión. Sin embargo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, atendida las características del terreno en que se desarrolla la línea, podrá exceptuar del cierre aquellas partes de ella que no sean indispensables para la seguridad del tránsito.”*



De conformidad a ello, estas obras y actividades no forman parte del Proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua" aprobado por la RCA N° 373/2013, según se indica en esta autorización ambiental y dan cuenta los antecedentes de la misma<sup>2</sup>.

Hacemos presente a Ud., que las obras en desarrollo no generan riesgos de daño o peligro inminente al medio ambiente o a la salud de la población; del propio fallo del Tribunal Ambiental que se cita en el oficio en cuestión, fluye que no se presenta ese tipo de efectos en este proyecto. Es más, podemos señalar que ya se encuentran en uso ciertas obras del proyecto, que permiten la operación reducida del sistema de transporte ferroviario desde Santiago al sur de Chile, tales como puentes, pórticos de catenarias y algunas secciones de vías férreas, y existen otras, como las relativas a los sistemas de seguridad ferroviarios, que se consolida en el sistema de señalización ferroviaria, de la cual depende de la seguridad del tráfico ferroviario que urge su conclusión, o existen obras no terminadas que su paralización en el estado en que se encuentran genera un riesgo de afectación a las personas. A modo de ejemplo, en la mayor parte de los de los pasos bajo nivel no están concluidas las obras de saneamiento de aguas lluvias, que de no conectarse genera un riesgo que dichos pasos se inunden y provoquen un problema en caso de lluvias sostenidas, por lo cual no parece razonable paralizar dichas obras sin causar grave molestia a la población. En otros casos, las obras deben concluirse precisamente para dejar de afectar a vecinos cuyo acceso a sus viviendas o se conectividad a vías públicas depende de la conclusión de tales obras, como ocurre en las calles laterales y accesos secundarios de las obras de los pasos inferiores Lo Blanco, Bombero Ossandón y Eduardo Frei Montalva.

Adicionalmente, hacemos presente a Ud. que dentro de los plazos legales mi representada presentará los recursos legales correspondientes respecto de la resolución del Ilustre Tribunal Ambiental, y hará valer sus derechos respectivos.

## II. Respuesta al Requerimiento

A continuación se informan y se entregan los siguientes antecedentes para dar respuesta al presente requerimiento.

- a) ***"Indicar la fecha de inicio de construcción, el estado actual y la fecha proyectada de término de construcción de cada uno de los pasos vehiculares y peatonales desnivelados en el tramo Santiago- Rancagua, del subproyecto "seguridad y confinamiento". Asimismo, indicar la fecha aproximada de habilitación de cada uno de estos pasos vehiculares y peatonales desnivelados".***

En relación a la fecha de inicio de construcción, el estado actual y fecha proyectada de término de las obras y habilitación de los pasos vehiculares y peatonales desnivelados en el tramo Santiago Rancagua, del subproyecto "seguridad y confinamiento", se informa lo siguiente:

### a.1) Desnivelación de Cruces Vehiculares Tramo Alameda Nos:

---

<sup>2</sup> En efecto, en el Capítulo 2 ("Descripción de Proyecto") de la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, "DIA") se indicó que el Master Plan de la Empresa de Ferrocarriles del Estado fue estructurado en base a siete iniciativas interrelacionadas, entre las cuales se encontraba el Proyecto Rancagua Express y que el mismo se encontraba subdividido en los tres Subproyectos en cuestión: el Subproyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", el Subproyecto "Seguridad y Confinamiento" y el Subproyecto "Renovación Flota Material Rodante". En este sentido, Ver Sección 2.1, p. 10, respuesta 1.1. de Adenda 1, Considerando N° 3 de RCA N° 373/2013.

En el tramo Alameda Nos, se dio inicio a la construcción de las obras contempladas para los cruces vehiculares superiores en diciembre de 2013. Por su parte, la construcción de las obras asociadas a los cruces vehiculares inferiores comenzó en enero de 2014.

La tabla siguiente da cuenta del detalle del estado de avance de las obras y de las fechas de término estimadas, asociadas a los cruces desnivelados inferiores y superiores, en el tramo Alameda Nos:

**Tabla 1 Pasos vehiculares desnivelados inferiores y superiores entramo Alameda-Nos**

Cruce	Comuna	Situación
<b>Paso inferior Carlos Valdovinos</b>	PAC	99% - Obras viales terminadas. Falta la conexión al saneamiento
<b>Paso inferior Bombero Ossandón</b>	PAC	88% - Se proyecta término de obras para marzo 2016
<b>Paso inferior Eduardo Frei M.</b>	Lo Espejo	80% - Se proyecta habilitación vial marzo 2016
<b>Paso inferior Las Ovejas</b>	El Bosque	80% - Se proyecta término de obras para marzo 2016
<b>Paso inferior Nos-Regina Gálvez</b>	San Bernardo	95,2% - Término de obras febrero 2016
<b>Las Palmas</b>	San Bernardo	100%- Terminado y recepcionado por SERVIU RM con fecha 27.10.2015.
<b>Lo Blanco</b>	El Bosque/San Bernardo	54% - Se proyecta Habilitación vial para mayo 2016.

Avances físicos con fecha de control el 31.01.2016

#### **a.2) - Desnivelaciones de Cruces Vehiculares Tramo Nos-Rancagua:**

En relación a la mayor parte de estas obras, se han completado las ingenierías de detalles y se han iniciado los procesos expropiatorios de los predios necesarios, a través de los SERVIU de las Regiones Metropolitanas y Sexta. Asimismo, se dispone de paquetes de licitaciones preparados, en espera de lanzamiento, según avances de dichos procesos expropiatorios, de modo de iniciar obras con terrenos disponibles, con tiempos estimados de ejecución de obras del orden de los 12 a 18 meses.

Considerando lo anterior, todavía no es posible proyectar el término de la construcción de obras y de habilitación de la mayoría de los pasos vehiculares que se encuentran en este tramo, pues ello depende de la evolución de los procesos de expropiación y del proceso de aprobación de los Proyectos por parte del MOP y SERVIU.

**Tabla 2: Pasos vehiculares inferiores y superiores en tramo Nos- Rancagua**

<b>Cruce</b>	<b>Comuna</b>	<b>Situación</b>
Paso Superior Hospital	Paine	61,3%. Se proyecta término de obras para mayo de 2016.
Paso Inferior El Recurso	Buin	En definición con el Ministerio de Obras Públicas. En estudio reformulación de ingeniería ya aprobada por MOP.
Paso Superior Los Guindos	Buin	Ingeniería de detalles terminada. Proyecto aprobado por MOP, con expropiaciones en curso.
Paso Superior Linderos	Buin	Ingeniería de detalles terminada. Proyecto aprobado por MOP con expropiaciones en curso.
Paso Superior Bascuñán	Paine	Ingeniería de detalles terminada. Proyecto aprobado por MOP, con expropiaciones en curso.
Paine	Paine	Licitación de nueva ingeniería en curso por interferencia con proyecto de Vialidad Urbana MOP.
Paso Superior Rinconada de Paine	Paine	Ingeniería de detalles terminada. Proyecto aprobado por MOP, con expropiaciones en curso.
Cruce Aguila Sur	Paine	Ingeniería de automatización de cruce a nivel en desarrollo.
Paso Inferior Prat Sur	San Fco. de Mostazal	Ingeniería de detalles de solución Prat Sur terminada, en proceso de aprobación SERVIU.
Paso Superior Codegua	Codegua	Ingeniería de detalles terminada. Proyecto aprobado por MOP. Expropiaciones resueltas.
Paso Inferior La Compañía	Graneros	Reformulación de proyecto de ingeniería de detalles aprobada. Obras en proceso de licitación.
Paso Superior Las Coloradas	Rancagua	Ingeniería de detalle terminada en proceso de aprobación. Expropiaciones en trámite.

### **a.3).- Pasos Peatonales Tramo Alameda- Nos:**

La mayoría de los pasos peatonales elevados se encuentran terminados, restando solamente el montaje de los ascensores. Cabe indicar que el proyecto original contemplaba inicialmente 12 ascensores, sin considerarlos para las pasarelas dotadas de rampas, mientras que en la actualidad se contempla instalar en total 32 ascensores, considerando la instalación de éstos en ambos lados de la totalidad de las pasarelas.

Debido a lo anterior, en la actualidad se encuentran pendientes los procesos de licitación de las obras necesarias para instalar los asesores adicionales, por lo cual no es posible estimar todavía una fecha para la habilitación de las pasarelas.



Tabla 3: Pasarelas peatonales en tramo Alameda-Nos

	Nombre Pasarela Sobre Nivel	Comuna	Avance OCCC	Nro de Ascensores por Pasarela	
				Etapas 1	Etapas 2
1	Ramona Parra	PAC	100%	2	0
2	Pasaje Seis- Huamalata	PAC	100%	2	0
3	Los Molles	PAC	100%	0	2
4	Temístocles	Lo Espejo	100%	0	2
5	Calle Seis Sur	Lo Espejo	100%	0	2
6	Salvador Allende	Lo Espejo	100%	0	2
7	Adolfo Lopez Mateo	Lo Espejo	100%	0	2
8	Lo Espejo Norte	Lo Espejo	100%	0	2
9	La Fach	El Bosque	100%	1	1
10	Loncomilla-México	San Bernardo	73%	1	1
11	Santa Marta	San Bernardo	Licitación	0	2
12	Esmeralda	San Bernardo	100%	2	0
13	Enrique Madrid	San Bernardo	100%	1	1
14	La Selva	San Bernardo	100%	1	1
15	Frida Khalo	San Bernardo	100%	1	1
16	Enrique Lynch	San Bernardo	100%	1	1

(1) Ascensores en Etapa 1 corresponden a ascensores actualmente en bodegas EFE, cuyo montaje se contempla iniciar en febrero 2016 y terminar en mayo de 2016.

(2) Ascensores Etapa 2 se encuentran en licitación, tanto las OCCC de estructura de torretas, como del suministro y montaje de ascensores. Corresponde a pasarelas dotadas con solución alternativa de rampas. Entregas parciales desde mayo a julio 2016.

En relación a los pasos multipropósito “Ramona Parra” -frente al Mercado Lo Valledor- y “Cinco Pinos” -en San Bernardo-, se informa que actualmente se encuentran en construcción. Estas obras se contemplan para mejorar la conectividad peatonal y de vehículos a tracción humana, dado que en dichos sectores se debe simplificar el paso hacia las ferias libres y mercados.

El subproyecto “Seguridad y Confinamiento considera un tercer paso multipropósito de las mismas características para reforzar la conectividad en el sector de la Feria Salvador Allende de la comuna de Lo Espejo, contando con una ingeniería terminada, para iniciar proceso de licitación de obras.

Adicionalmente, se han realizado obras de mejoramiento en pasos peatonales desnivelados existentes, previos al proyecto, tales como las del paso inferior Lo Ovalle Sur, Colón, Eucaliptus Sur, y se han incorporado soluciones peatonales a los cruces vehiculares en desnivelación. Adicionalmente, se ha completado la ingeniería para habilitar un circuito peatonal de conectividad Oriente-Poniente y Norte-Sur en el Paso Inferior Departamental, para iniciar el proceso de licitación de obras.

**b) “Indicar el estado de avance del cierre de la faja vía en el tramo Santiago-Nos y Nos- Rancagua”**

Para dar respuesta a este requerimiento se informa que el contrato de Obras Civiles en Faja Vía, para la realización de las obras necesarias de confinamiento de la faja en el tramo Alameda Nos, iniciado en abril de 2013 se encuentra 100% ejecutado. El contrato en cuestión incluyó la renovación del confinamiento perimetral de la faja ferroviaria.

Para el tramo Nos - Rancagua, el subproyecto seguridad y confinamiento solo considera mantención mayor de los cierros existentes, actividad que forma parte de un contrato de mantenimiento de largo plazo y actualmente vigente.

**c) *"Indicar la fecha aproximada de cierre de los pasos peatonales y vehiculares existentes (formales e informales) a nivel de vía férrea en el tramo Santiago-Nos y Nos-Rancagua***

En el tramo Alameda - Nos, el cierre definitivo de los cruces vehiculares y peatonales existentes a nivel<sup>3</sup> está programado para los meses de abril a junio de 2016, en la medida que los organismos competentes aprueben las obras y autoricen el uso de los atraviesos desnivelados que contempla el proyecto.

En tanto, para el tramo Nos – Rancagua, los cruces peatonales se mantienen a nivel, mejorando sus condiciones de seguridad, implementando una nueva pauta de señalización, de acuerdo a la ingeniería desarrollada, así como mejorando las obras civiles de conectividad a la vialidad existente. Estas obras se encuentran en proceso de contratación, en base a las ingenierías desarrolladas, y se espera que se encuentren terminadas en junio de 2016.

Respecto de los cruces vehiculares del tramo Nos - Rancagua, se proyecta una habilitación progresiva de las soluciones desniveladas, a contar del mes de junio de 2016, en tanto las obras de construcción del Paso Superior Hospital, en la comuna de Paine, concluyen el mes de mayo de 2016, lo que permitirá la supresión del cruce a nivel no regulado, homónimo. El detalle del programa de construcción de las obras en cruces vehiculares del tramo, se encuentran descritas en el punto a.2.) de esta presentación.

**d) *"Indicar el estado de avance de la construcción del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria, Tramo Santiago - Rancagua" y específicamente: (i) estado actual de construcción de las estaciones nuevas y aquellas que serían remodeladas en el tramo Santiago-Rancagua, señalando la fecha próxima de término de construcción o remodelación, (ii) estado actual de construcción de las dos vías férreas adicionales en el tramo Santiago-Nos y fecha proyectada de término de la construcción"***

Como se indicó anteriormente, para responder este requerimiento se informa el estado de avance de las obras del Proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria, Tramo Santiago - Rancagua", a la fecha de control interno del mismo, que correspondiente al 31 de enero de 2016, en consideración al escaso tiempo para contestar otorgado por esta SMA para actualizar esta información.

**d.i) Estado de construcción de las Obras Civiles de las Estaciones**

**1) Estaciones tramo Alameda – Nos:**

De las estaciones que contempla el Proyecto en este tramo, 6 de éstas se encuentran con sus obras civiles 100% terminadas o en etapa de montaje de sistemas y equipamiento operacional. El porcentaje ponderado de avance civil y sistemas de las estaciones a la fecha indicada es el siguiente:

▪ Estación Pedro Aguirre Cerda	: 100%
▪ Estación Lo Espejo	: 100%
▪ Estación Lo Blanco	: 100%
▪ Estación Freire	: 98%

<sup>3</sup> Los "Pasos a Nivel" (PaN), son aquellos en que la vía vehicular está construida y habilitada sobre la vía férrea, que cuentan con señales estáticas (señal reglamentaria "Pare" y señal preventiva "Cruce Ferroviario", complementada de "Cruz de San Andrés") o con señalética activa (Banderista Automático, Barrera Automática u otro mecanismo).

- Estación Maestranza : 97%
- Estación Nos : 98%
- Estación Lo Valledor se construye junto con estación Lo Valledor del Metro L6 (Línea 6), cuyo término está previsto para fines de 2016.
- Nuevas Estaciones San Bernardo y Cinco Pinos iniciadas a fines de noviembre 2015, con avances del orden del 26% al cierre de enero de 2016, con un plazo de ejecución estimado de 7 meses, ya que cuentan con una ingeniería y metodología constructiva optimizada.

## 2) Estaciones tramo Nos – Rancagua:

Todas las obras civiles de las estaciones que contempla el Proyecto en este tramo se encuentran ya ejecutadas, en etapa de montaje de sistemas. El porcentaje ponderado de avance civil para cada estación es de un 100%:

- Estación Buin Zoo : 100%
- Estación Buin : 100%
- Estación Linderos : 100%
- Estación Paine : 100%
- Estación Hospital : 100%
- Estación San Fco. de Mostazal : 100%
- Estación Graneros : 100%
- Estación Rancagua : 100%

## d.ii) Estado de construcción de las dos vías férreas adicionales en tramo Santiago Nos

A continuación se detalla el estado de avance en la construcción de las obras civiles de montaje de vías y catenarias, así como los avances de los sistemas ferroviarios de seguridad, que forman parte de la misma, y que son necesarios para su puesta en operación. Es del caso señalar, que el proyecto reconfigura las vías existentes, por tanto, considera dar de baja los sistemas del tramo, renovando totalmente además los sistemas de señalización, comunicación y electrificación, del tramo Alameda – Nos.

### 1) Construcción y Montaje de Vías y Catenarias:

Considera la construcción de dos nuevas vías entre Alameda y Nos y el reordenamiento y modernización de la infraestructura existente. Todo lo anterior, presenta un índice de avance físico general de 88%. El término de obras se encuentra programado para el mes de abril de 2016.

### 2) Sistemas de Señalización Ferroviaria, con ATP y CTC:

Considera la implementación de nueva señalización para las cuatro vías de los 22 Km existentes entre Alameda y Nos. En término de obras, las O.O.C.C (Obras Civiles) de los poliductos y locales técnicos se encuentran terminados, habiendo iniciado las actividades de canalizaciones e instalación de elementos de campo, en la medida que las obras de construcción de vías van concluyendo. El porcentaje de avance físico a la fecha informada es de 60%. Esta señalización es imprescindible para la debida seguridad del tráfico ferroviario, empleándose actualmente un sistema de "formularios" que está concebido para ocasiones de emergencia.



### 3) **Sistemas de Comunicaciones:**

Considera la implementación de los sistemas de Radiocomunicaciones para Nos Express, red de comunicaciones multiservicios y sistemas de Apoyo a la Explotación, entre Alameda y Rancagua, en una extensión de 82 Km, incluyendo una nueva red de Fibra Óptica.

Al 31 de enero de 2016 se ha completado el 100% de la provisión de suministros y equipos de los sistemas de comunicaciones, habiendo iniciado los procesos de instalación y montajes. se estima que el porcentaje de avance físico de instalación de equipos RMS en el tramo Alameda- Nos es de 80% y en el tramo Nos – Rancagua es de 50%. La instalación de equipo embarcado presenta un 90% de avance físico.

### 4) **Sistema de Energía:**

Considera principalmente la alimentación de las catenarias que proveen energía a los trenes, a través de dos subestaciones eléctricas rectificadoras integradas en Lo Espejo, y además un sistema de alimentación de servicios auxiliares incluidos en las pasarelas, y estaciones.

Los porcentajes de avances del sistema de energía a la fecha informada son los siguientes:

- Provisión de equipos: 100%
- Instalación y Prueba de Equipos en Patio de 66 KV: 95%
- OCCC Casa de Mando 100%
- Instalación y Prueba de Equipos de Maniobra y Proyección 3Kv: 95%
- SCADA, Desarrollo, Implantación y Pruebas: 90%
- Ingeniería de LMT 12 Kv 100%
- Provisión de Equipos LMT 12 Kv: 60%

- e) ***"Indicar el número y el modelo de nuevos trenes adquiridos como parte del subproyecto "Renovación de Flota de Material Rodante", junto a su fecha de adquisición y señalar si estos se encuentran hoy operando, o en su defecto, la fecha estimada de su entrada en operación. Asimismo, indicar si se espera la recepción o adquisición de nuevos trenes como parte del "Renovación de Flota de Material Rodante", durante el año 2016".***

Se informa que en el marco de la ejecución del subproyecto de "Renovación de Flota de Material Rodante del tramo Alameda- Rancagua", se ha adquirido un total de 16 trenes marca Alstom, modelo Xtrápolis, los que han concluido satisfactoriamente las pruebas de recepción y rodaje en Chile, por lo que se encuentran en condiciones operativas.

Si bien está prevista su puesta en servicio en junio de 2016, en la actualidad hay 2 unidades que se encuentran prestando servicios entre Alameda y Rancagua, atendido que hay 4 trenes UT-440 (que hoy se emplean en el servicio "Metrotrén") que se están modificando y modernizando, para la nueva infraestructura. El subproyecto no contempla nuevas adquisiciones de material rodante.

La siguiente es la descripción técnica general de las 16 unidades:

- Fabricante ALSTOM
- Trenes tipo XTRAPOLIS MODULAR
- Para líneas de cercanía URBANA Y SUBURBANAS
- Para transporte rápido, Velocidad Máxima 120 KM/H.
- Tren de Alimentación eléctrica.
- Compuesto por 2 coches, ambos con cabina (C1 y C2) de Aluminio.

- Capacidad:
  - Asientos (fijos y abatibles) 46 + 6 pasajeros por coche (Total 104).
  - Capacidad máxima 6 p/m<sup>2</sup> (sentados y de pie) 259 pasajeros por coche (Total 518).
- Con 3 Bogies en Total, 2 Bogies extremos motor (BEM) y 1 Bogie compartido remolque (BCR).
- Composiciones posibles:
  - 1 unidad, (2 coches).
  - Unidad múltiple, 2 unidades (4 coches).
- Largo Total 46 Metros (23 mt. por cada coche).
- Altura Techo 3,75 mt.
- Trocha 1,676 mt.
- Ancho Total 2,94 mt.
- Peso 80 Toneladas (total).
- Aceleración máxima 0,9 m/s<sup>2</sup>
- Desaceleración máxima de Servicio 1,0 m/s<sup>2</sup>
- Desaceleración máxima de Emergencia 1,3 m/s<sup>2</sup>
- 3 Puertas por lado por coche.
- Tensiones eléctrica
  - Alimentación 3.000 Vcc (Cuenta con 2 pantógrafos ubicados en coche C2).
  - Servicios Auxiliares 400 Vca / 50 Hz y 230 Vca / 50 Hz.
  - Control 72 Vcc.
- Tren con sistema de Climatización.
- Poseen dispositivos anti-impactos.
- 4 Modos de conducción (Manual, Prefijo, Taller, y acoplamiento), adicionalmente cuenta con un modo Socorro.
- Tipos de Freno:
  - Freno Eléctrico Mixto (Servicio).
  - Freno Neumático de Disco (Emergencia).
  - Freno de Estacionamiento de Disco.

La siguiente tabla resume el estado del material rodante adquirido, a la fecha que se informa:

**Tabla 4 Estado de material rodante**

Nº Tren	Modelo de Tren	Fabricante	Fecha de Adquisición	Fecha de arribo a Chile	Pruebas de Marcha Blanca y Recepción
XTM- 01	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	18-11-2013	OK
XTM- 02	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	20-05-2014	OK
XTM- 03	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	27-07-2014	OK
XTM- 04	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	27-07-2014	OK
XTM- 05	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	21-10-2014	OK
XTM- 06	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	21-10-2014	OK
XTM- 07	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	15-11-2014	en desarrollo
XTM- 08	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	15-11-2014	OK
XTM- 09	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	22-11-2014	OK
XTM- 10	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	22-11-2014	OK
XTM- 11	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	08-01-2015	OK
XTM- 12	Xtrapolis Modular	Alstom	16-10-2012	08-01-2015	OK
XTM- 13	Xtrapolis Modular	Alstom	20-01-2014	28-03-2015	OK

XTM- 14	Xtrapolis Modular	Alstom	20-01-2014	28-03-2015	OK
XTM- 15	Xtrapolis Modular	Alstom	20-01-2014	18-04-2015	OK
XTM- 16	Xtrapolis Modular	Alstom	20-01-2014	18-04-2015	OK

f) *“Indicar si a partir de la sentencia del Segundo Tribunal Ambiental referida en el considerando 8 de la presente resolución, EFE o sus empresas contratistas o subcontratistas han continuado desarrollando labores, obras u actividades para la construcción de los subproyectos “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua” y “seguridad y confinamiento”. Indicar en que consisten dichas labores, obras u actividades. Asimismo, indicar si a partir de la sentencia ha variado el cronograma para la construcción y entrada en operación de ambos proyectos”.*

f.i) **En relación al subproyecto Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”**

A continuación se presenta una descripción resumida de las obras y actividades críticas, que su paralización indefinida implica riesgos tanto para la seguridad e integridad de la comunidad, como para la seguridad ferroviaria, asociadas al *Proyecto de Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria, Tramo Santiago-Rancagua*:

1) Actividades Críticas en Sistemas de Seguridad Ferroviarios de Señalización, Electrificación y Comunicaciones.

Con motivo de las actividades de construcción del proyecto, se han debido levantar los sistemas de seguridad ferroviarios hasta Nos, los que si bien se trata de contratos independientes, se trata de sistemas cuyas funcionalidades operan integradamente. El sistema de señalización es el de seguridad intrínseca para la movilización de trenes, el que actualmente se encuentra fuera de servicio hasta Buín (interfase Nos), por esto la criticidad de su restablecimiento. La señalización utiliza los elementos de comunicaciones y sus redes, así como de los sistemas eléctricos, ya que se basa en circuitos de vía, audiofrecuencia, y cantonamiento.

Adicionalmente, es fundamental el completar actividades de tendido de línea de media tensión, y de control y unificación de los sistemas eléctricos de tracción, ya que en caso de no completar las actividades de integración incluso, las funcionalidades se vulnerabilizan, afectando la fiabilidad operacional. Los trenes detenidos implican un riesgo para los pasajeros, tanto por apedreamientos, como por golpes de calor, ya que se debe considerar que los trenes de pasajeros no permiten la apertura de ventanas, tanto por seguridad, como por tener sistemas de climatización, por lo que una desenergización provoca que en el interior de los trenes se eleve rápidamente la temperatura, poniendo en riesgo la salud de los pasajeros, especialmente a aquellos susceptibles a descompensaciones, pudiendo gatillar emergencias médicas, en zonas de difícil acceso para su asistencia.

a) Actividades de montajes en faja vía, no requieren de OCCC, solo instalaciones de equipos, canalizaciones secundarias y montaje de aparatos de campo y señales verticales o semáforos ferroviarios.



- b) Se debe continuar con el tendido de fibra óptica entre Nos y Rancagua, apoyados en las postaciones del sistema de electrificación, actualmente con un avance del 70%, lo anterior para dar continuidad a la red. Así mismo, se deben instalar los puntos de servicio en vía de la red.
  - c) Con el objeto de restablecer el sistema de comunicaciones de Tren Tierra, se requiere reinstalar la torre de transmisión de la estación San Bernardo.
  - d) En lo que refiere a los sistemas eléctricos, las actividades críticas para reestablecer los sistemas de seguridad, se resumen en el montaje de 2 pórticos de alimentación de catenarias en la Subestación Lo Espejo y el tendido de la línea de media tensión y sus gabinetes para instalación de RTU de control.
- 2) Actividades críticas de Montaje de Vías y Catenarias.
- Principalmente se reducen a completar la conexión de las 2 vías del corredor de la Línea Central Sur, actualmente con una serie de interrupciones, existiendo una única vía operativa, liberando tensiones producto de las actividades de construcción.
- a) Actividades de liberación de tensiones de rieles. La liberación de tensiones es una actividad crítica, ya que de no realizarse, las tensiones acumuladas pueden provocar deformaciones en rieles, fracturándolos, lo que de ocurrir implica un alto riesgo de accidente ferroviario. Lo anterior por Convención Ferroviaria de Bruselas.
  - b) Actividades de montaje de vía y terminaciones de catenaria en vía RX1, que permite conectar en Nos el corredor ferroviario de línea central Sur y de montajes de aparatos de vía en el patio ferroviario de Alameda, actualmente parcialmente interrumpido, ya que se cuenta con una sola vía conectada, de dos que constituyen el corredor, lo anterior para reestablecer condiciones básicas de continuidad, para seguridad a la circulación de trenes. Esto incluye la necesidad de conectar las secciones interrumpidas por interferencias con otras obras civiles, aún no iniciadas.
  - a) Actividades críticas en el parrón y funicular de electrificación o catenarias del patio ferroviario de Alameda, por el comportamiento solidario de estas estructuras soportantes, las que deben avanzar hasta asegurar la estabilidad de los elementos.
  - b) Instalación de topes de rieles en Alameda, elemento de seguridad para la detención de trenes en la terminal.
- 3) Actividades Críticas en las obras de construcción de Estaciones:
- 3.1) ESTACION SAN BERNARDO
- a) Obras asociadas a la antigua matriz de Aguas Andinas de 500 mm que atraviesa transversalmente la faja ferroviaria, la cual se encuentra apuntalada a una cota superior del nivel piso mesanina, esto representa un riesgo inminente, por asociado a una posible ruptura de ésta, lo que impactaría para la estabilidad de la fortificación de los muros de la estación y por lo tanto las obras ya construidas que permiten la fortificación y sostenimiento de la vía para la operación ferroviaria, así como de riesgos de corte de suministro para la comunidad.
  - c) Los grandes volúmenes de tierra excavados, aún no fortificados, representan una condición de inestabilidad para las obras ya construidas, que entregan la base y fortificación para las vías que aseguran la operación ferroviaria, por lo que se debe avanzar en su estabilización.
  - d) Así mismo, los grandes volúmenes de tierra excavados en la estación, de no ser confinados representan un riesgo de caída en general, frente a cualquier situación.
- 3.2) Estación Cinco Pinos
- a) Dado que la Estación se encuentra en pleno proceso constructivo, existen varias obras aún no terminadas que representan inestabilidad, tanto para la estructura misma, como para la comunidad en caso de una paralización total inmediata. Principalmente todo lo que implica el

sostenimiento de vías que permiten la continuidad de la operación ferroviaria. Misma situación sobre la fortificación de las estructuras y los volúmenes excavados.

- b) Los grandes volúmenes de tierra excavados en la estación, de no ser confinados representan un riesgo de caída en general, frente a cualquier situación.
  - c) Dado que las instalaciones de saneamiento y tratamiento de aguas lluvias aún no están ejecutadas, representan un riesgo de inundación a la comunidad ante un frente de lluvioso sostenido, especialmente por la diferencia de alturas, ya que la faja ferroviaria en donde se emplazan las excavaciones de la estación, se encuentran a mayor altura, pudiendo desbordar hacia los costados, provocando daños a la comunidad inmediata al lugar de construcción de ésta Estación.
- 4) Obras exteriores críticas.
- a) PAVIMENTACIÓN PARTICIPATIVA CALLE LOS PINOS en San Bernardo, correspondiente a mitigación exigida en RCA, en la que se ejecuta la sección de 3 de un proyecto de pavimentación con participativo, por lo que su suspensión implica que el proyecto de pavimentación completo, con los cerca de 70 participantes quede detenido.
  - b) Obras de Solución de Aguas Lluvias Pasaje Brasil, San Bernardo, que corresponde a construcción de un colector, conforme a proyecto SERVIU, para solucionar situación de inundaciones históricas del sector. Luego, de no realizarse antes de la temporada de lluvias, volverán a inundarse las casas del sector.

#### f.ii) En relación al subproyecto "Seguridad y Confinamiento"

A continuación se presenta una descripción resumida de las actividades críticas asociadas a la ejecución del *Subproyecto Seguridad y Confinamiento*

##### 1) Actividades Críticas en Obras de Desnivelación de Cruces Vehiculares

- a) Para mitigar el riesgo de inundaciones, deben completarse las obras de saneamiento, drenes e impulsión en los pasos inferiores de Bombero Ossandón, Lo Blanco y Las Ovejas, las conexiones a colectores en Eduardo Frei Montalva y Carlos Valdovinos, así como la conexión del sifón del Paso Inferior Regina Gálvez de Nos, al canal existente.

Con motivo de estas actividades, existen zanjas abiertas, como la que se muestra en calle Júpiter, que se encuentra actualmente dentro de una zona de obras, cuyo confinamiento ha sido vulnerado, según fotografía adjunta, lo que representa un riesgo de accidentes para la comunidad, en caso de suspensión indefinida de estas actividades.



Constituyen actividades críticas completar las obra de evacuación de la población Villa Sur y las obras de nivelación de pavimentos, según se muestra.



Se debe completar la actividad de construcción de la cámara de saneamiento frente acceso principal colegio Filipinas, en la comuna de lo Espejo, con el objeto de mitigar el riesgo de inundaciones y accidentes.



- b) Respecto a las Estabilidad de las estructuras, existen actividades críticas que comprometen la estabilidad de las obras en el Paso Superior Hospital, y especialmente en las estructuras no atizadas en el Paso Superior Lo Blanco.



- c) Se requiere completar las obras secundarias de las desnivelaciones, ya que las caleteras aún no están concluidas en Lo Blanco, Eduardo Frei Montalva, y Bombero Ossandón, ya que los cierros han sido dispuestos muy próximos a las casas, en la medida que las obras de pavimentación estaban próximas a iniciarse, lo que representa riesgos de seguridad por asaltos e incomodidades para los vecinos.
- 2) Actividades críticas en obras de construcción de Pasos Multipropósitos de Ramona Parra y Cinco Pinos.
- a) Dado que hoy es una obra en construcción, los grandes volúmenes de tierra excavados representan un riesgo de caída en general, lo mismo para el confinamiento de los puentes



instalados sobre este volumen excavado, el que debe ser confinado de manera especial para evitar riesgo de caídas en general.

- b) Se deben completar obras para asegurar la estabilidad de las estructuras de los puentes que sostienen la vía.

Sin perjuicio de lo indicado, debemos hacer presente que mi representada ha revisado los contratos suscritos con los contratistas para efectos de revisar las posibilidades de suspensión de las obras, los perjuicios que ella acarrea a la empresa y la forma de implementar dicha suspensión, la cual quedará supeditada a la decisión que tomen los Tribunales de Justicia respecto de dicha situación.

## Anexo: Registro Fotográfico de Obras



Acceso Poniente Estación Lo Espejo



Acceso Oriente Estación Lo Blanco



Boletería en mesanina Estación PAC



Andén Estación PAC



Haz de Vías Alameda – Nos, sector Km 6,6



Vías Sector Lo Blanco Km 13,5



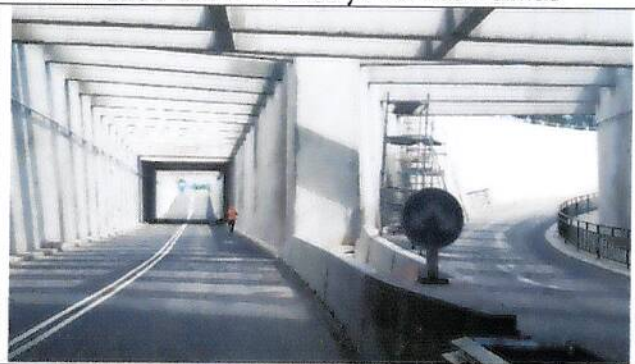
Paso Superior las Palmas, San Bernardo



Construcción de Avda. Portales Oriente, sección



faltante entre Cruce 5 Pinos y P.S. Las Palmas



Paso Inferior Nos Los Morros- R.Gálvez, San Bdo



Paso Inferior B. Ossandón, PAC

Paso Inferior Las Ovejas, El Bosque



Paso Inferior Edo. Frei Montalva, Lo Espejo

Paso Inferior Carlos Valdovinos, PAC



Obras Paso Superior Lo Blanco El Bosque/Sn Bdo

Obras Paso Superior Hospital, Paine





Pasarela Temístocles, Lo Espejo.



Pasarela Lynch, San Bernardo



Accesos a estaciones Buin Zoo- Graneros



Boletería Estación Paine



Acceso Estación Paine



Boletería Estación Graneros



Nuevos andenes Estaciones Buin Zoo – Graneros



Obras andenes Estación Terminal Rancagua



Obras en nave Terminal Rancagua



Santiago, 10 de mayo de 2016

GG-185/2016

Señora  
Marie Claude Plumer Bodin  
Jefa de División de Sanción y Cumplimiento  
Superintendencia del Medio Ambiente  
Teatinos 280, Pisos 8 y 9  
Santiago



Ref.: Solicita tener presente lo que indica, en el marco del requerimiento de información a Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Ant.: (1) Res. Ex. N° 181/2016, de la Superintendencia de Medio Ambiente, que requiere información urgente que indica a Empresa de Ferrocarriles del Estado;  
(2) Carta GG-085/2016, del 03 de marzo, de Empresa de Ferrocarriles del Estado.

De nuestra consideración:

Junto con saludar, mediante la presente vengo en poner en conocimiento de Ud. una circunstancia en el contexto de la referencia. Como Ud. recordará, la Superintendencia del Medio Ambiente ha requerido información a Empresa de los Ferrocarriles del Estado ("EFE"), a través de la Resolución Exenta N° 181/2016, en relación al Proyecto "*Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua*", cuya titular es nuestra Empresa. Dicha información fue aportada mediante la referida Carta GG-085/2016, individualizada en los Antecedentes de esta presentación.

Pues bien, mediante la presente nos permitimos poner en conocimiento de Ud. una circunstancia que, a nuestro parecer, resulta trascendental que sea tenida a la vista por la Superintendencia del Medio Ambiente, junto con los antecedentes que ya hemos aportado por medio de las referidas cartas.

Uno de los aspectos que forman parte del requerimiento de información formulado por la Superintendencia respecto de nuestra Empresa, dice relación con las características de los pasos vehiculares y peatonales desnivelados que forman parte de las obras de "Seguridad y Confinamiento", el estado en que ellas se encuentran y la relación que ellas tienen con el Proyecto "*Mejoramiento Integral...*" de EFE.

El Proyecto "*Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua*", como es sabido, fue ingresado al Sistema de Evaluación Ambiental ("SEIA") y aprobado en un inicio mediante la Res. Ex. N° 373/2015, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental. Esta Resolución de Calificación Ambiental fue impugnada ante el Segundo Tribunal Ambiental de Santiago (Causas Roles N° R-35-2014 ac. R-37-2014, R-60-2015), el que dictó sentencia definitiva con fecha 19 de febrero de 2016.




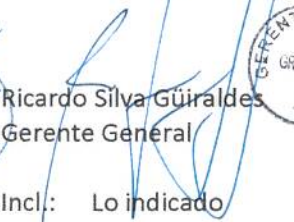

En contra de esta sentencia definitiva, tanto nuestra Empresa como el Servicio de Evaluación Ambiental –organismo reclamado en dicho juicio– han presentado Recursos de Casación en la Forma y en el Fondo para ante la Excelentísima Corte Suprema (Rol Ingreso N° 19.302-2016, caratulada “*Sánchez Pérez, Sandra con Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental*”). En adición, nuestra Empresa también interpuso Recurso de Queja ante la misma Corte con el fin de obtener la suspensión de los efectos de aquella sentencia definitiva mientras no se resuelvan los referidos recursos de casación (Rol Ingreso N° 18.325-2016, también caratulada “*Sánchez Pérez, Sandra con Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental*”). En esta última causa la Corte Suprema decretó Orden de No Innovar mediante resolución del 28 de marzo de 2016, ordenando la suspensión de la sentencia del Ilustre Tribunal Ambiental en tanto se resuelve la queja interpuesta. Para ambos recursos se dispuso vista sucesiva, siendo puestos en Tabla de la Excm. Corte para el día miércoles 11 de mayo de 2016.

Ahora bien, en relación a los antecedentes que en su momento informamos mediante las cartas individualizadas en los Antecedentes de esta presentación, nos parece necesario poner en conocimiento a Ud. que uno de los vicios de casación alegados ante la Excm. Corte Suprema es la infracción a las normas reguladoras de la prueba contenidas en la Ley N° 20.600 en que incurrió la sentencia de única instancia dictada en el procedimiento R-35-2014. Ello, por cuanto estimamos que el sentenciador no ponderó adecuadamente los antecedentes que obran en el expediente de evaluación ambiental, donde constan los antecedentes ambientales y técnicos necesarios para acreditar y concluir que las obras sobre “Seguridad y Confinamiento” son independientes y autónomas respecto a las obras del Proyecto “*Mejoramiento integral...*” y que estos al igual que los relativos a ruido eran suficientes para ponderar la observación respectiva. Esto es relevante debido a que en la evaluación ambiental en base a dichos antecedentes se informó que dicho proyecto no debían someterse al SEIA. Estos antecedentes, valga reiterar, fueron también puestos en conocimiento oportunamente ante esta Superintendencia a través la Carta GG-085/2016 ya señalada.

Dado entonces que uno de los puntos del objeto del requerimiento de información evacuado por esta Superintendencia forma parte de un asunto litigioso ante nuestros tribunales de justicia –y que está en actual tramitación ante la Excelentísima Corte Suprema por vía de casación en la forma y en el fondo– nos permitimos poner esta circunstancia ante Ud. para que se tenga presente en forma conjunta con los antecedentes del caso que, en su momento, fueron aportados. Para estos efectos, adjuntamos a la presente los siguientes documentos:

- (i) Copia del recurso de casación en la forma y en el fondo presentado por nuestra Empresa ante el Tribunal Ambiental de Santiago, para su conocimiento ante la Excm. Corte Suprema (Rol Ingreso N° 19.302-2016).
- (ii) Copia del recurso de queja interpuesto ante la Excm. Corte Suprema (Rol Ingreso N° 18.325-2016).
- (iii) Copia de la resolución del 28 de marzo de 2016 dictada por la Excm. Corte Suprema en la causa Rol Ingreso N° 18.325-2016, en que acoge la Orden de No Innovar consistente en la suspensión de la sentencia definitiva dictada por el Segundo Tribunal Ambiental en la causa Rol R-35-2014 (ac. R-37-2014, R-60-2015).

Sin otro particular, y quedando a su disposición para cualquier información o aclaración adicional al respecto, se despide atentamente,

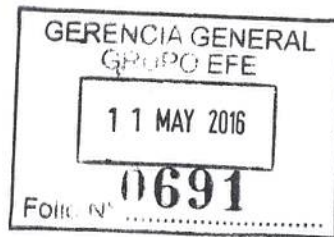


Ricardo Silva Guiraldes  
Gerente General

Incl.: Lo indicado

c.c.: Gerencia Legal de EFE  
Gerencia de Proyectos EFE  
Archivo

RSG/JPLP/icm



**MEMORÁNDUM D.S.C. N° 373, 2016**

**DE** : MARIE CLAUDE PLUMER BODIN  
JEFA DE LA DIVISIÓN DE SANCIÓN Y CUMPLIMIENTO

**A** : SEGÚN DISTRIBUCIÓN

**MAT.** : Designa fiscales instructores titular y suplente

**FECHA** : 11 de julio de 2016

---

El artículo 49 de la Ley Orgánica de la Superintendencia de Medio Ambiente dispone que la instrucción del procedimiento administrativo sancionatorio debe realizarse por un funcionario de la Superintendencia que recibirá el nombre de fiscal instructor.

Por otro lado, la Resolución Exenta N° 332, de 20 de abril de 2015, de esta Superintendencia, que establece la estructura y organización interna de la Superintendencia del Medio Ambiente, dispone que a la División de Sanción y Cumplimiento le corresponderá, entre otras funciones, ejecutar la instrucción de procedimientos administrativos sancionatorios de competencia de la institución, la que se realizará por un funcionario denominado instructor.

Con fecha 19 de julio de 2013, la SMA recibió una denuncia presentada conjuntamente por las Municipalidades de Lo Espejo, El Bosque y Pedro Aguirre Cerda en contra de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante “EFE”), por el fraccionamiento de su proyecto “Rancagua Express”.

Con fecha 22 de agosto de 2013, la SMA recibió el Ord. N° 40/1498 de la Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda en que se solicita inspección ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago-Rancagua”, calificado favorablemente mediante la Resolución Exenta N° 373, de fecha 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante “RCA N° 373/2013”).

Con fecha 08 de abril de 2014, la SMA recibió una denuncia presentada por habitantes de las Comunas de Lo Espejo y El Bosque en contra de EFE por incumplimientos a la RCA N° 373/2013 y a la Resolución Exenta N° 1.518, de fecha 26 de diciembre de 2013. Con fecha 19 de mayo de 2014, la SMA recibió una nueva denuncia presentada por las mismas personas, esta vez por fraccionamiento del proyecto Rancagua Express.

A raíz de las denuncias referidas con anterioridad, esta Superintendencia llevaron a cabo actividades de inspección ambiental, a las que concurrió personal de la SMA y de la Secretaría Regional Ministerial de Salud de la Región Metropolitana. De los resultados y conclusiones de estas




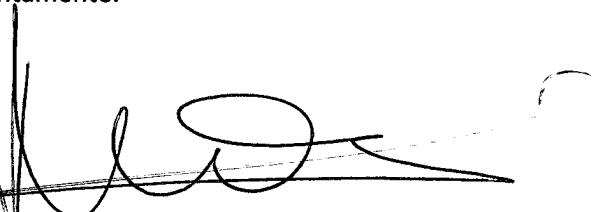
inspecciones, el acta respectiva y el análisis efectuado por la División de Fiscalización, se dejó constancia en el Informe de Fiscalización Ambiental disponible en el expediente DFZ-2015-117-INTER-RCA-IA elaborado por dicha División. El informe fue derivado a la División de Sanción y Cumplimiento el 05 de enero de 2016, con el número de actividad 2205.

Con fecha 23 de mayo de 2016, la SMA recibió el Ord. N° 719 de la Municipalidad de San Bernardo, de fecha 06 de mayo de 2016, dirigido al Ministerio de Medio Ambiente. El Ord. N° 719/2016 expresa la preocupación del Municipio debido a los impactos del proyecto Rancagua Express en la comuna de San Bernardo.

Atendido lo anterior, se ha decidido designar Fiscal Instructor Titular a Bastián Pastén Delich y, en caso de ausencia del referido funcionario, debidamente informada a la Jefa de la División de Sanción y Cumplimiento, se designa como Fiscal Instructor Suplente a Benjamín Muhr Altamirano.

El Fiscal Instructor deberá investigar los hechos contenidos en el expediente remitido y, así mismo, formular cargos o adoptar todas las medidas que considere necesarias para resguardar el medio ambiente, si, a su juicio, existiere mérito para ello.

Sin otro particular, se despide atentamente.



**Marie Claude Plumer Budin**  
Jefa de la División de Sanción y Cumplimiento  
Superintendencia del Medio Ambiente

**Distribución:**

- Bastián Pastén Delich
- Benjamín Muhr Altamirano.

**C.C.:**

- División de Sanción y Cumplimiento.