

ANT.: Escrito de fecha 19 de enero de 2017 de Valentina Durán Medina y María Nora González Jaraquemada.

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

MAT.: 1. Se tenga presente. 2 Acompaña documentos

Santiago, 06 de febrero del año 2017.

Sr. Bastián Pastén Delich.

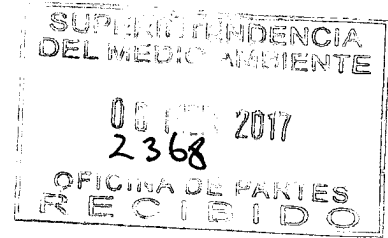
Fiscal Instructor

División de Sanción y Cumplimiento

Superintendencia del Medio Ambiente

Teatinos N° 280 piso 8, Santiago

Presente



MARISA KAUSELL CONTADOR y RAÚL ETCHEVERRY MUÑOZ, en representación de Empresa de los Ferrocarriles del Estado (en adelante, "EFE"), ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé N° 115, piso 6°, Santiago, Región Metropolitana, en procedimiento sancionatorio **D-039-2017**, vengo a solicitar se tengan presente una serie de consideraciones de hecho y derecho en relación a la solicitud de medidas provisionales efectuada en la presentación de fecha 19 de enero de 2016.

I.

PRIMERA PARTE

ANTECEDENTES DE LA SOLICITUD DE MEDIDAS PROVISIONALES FORMULADAS EN LA PRESENTACIÓN DE FECHA 19 DE ENERO DE 2017

En el marco de este proceso sanción D-039-2017, con fecha 19 de enero de 2016, las abogadas doña Valentina Durán Medina, en representación de Marcelo Gálvez Martínez, y Juan Alvarado Gómez; y doña María Nora González Jaraquemada, en representación de Paola Moreno Roble, Sandra Sánchez Pérez, José Ávila Ramírez, Raúl Prieto Sánchez y Margarita Huenchupán Millavil, presentaron un escrito solicitando la dictación de las siguientes medidas provisionales de conformidad con el artículo 48 de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, "LO-SMA"):

1. *“Medidas de Corrección , seguridad, o control que impidan la continuidad en la producción del riesgo o daño, en consideración a que este tipo de medidas no requieren autorización del Tribunal Ambiental, solicitamos que se adopten urgentemente:*
 - *Que se ordene a EFE que no se aumente la frecuencia del tránsito de trenes, dado que el problema existente en el confinamiento de la vía férrea y el peligro que conlleva para la vida de las personas que utilizan los pasos provisorios*
Que se ordenen a EFE que no se cierren los pasos provisorio s a nivel de la vía que se utilizan actualmente, tanto peatonales como vehiculares, al no existir una alternativa adecuada que evite los impactos que han sido señalados anteriormente.
2. *Detención del funcionamiento de las instalaciones: Detención del proceso de “marcha blanca técnica” que actualmente se está ejecutando en las Comunas de Lo espejo (sic), El Bosque y San Bernardo, mientras no se someta a evaluación al SEIA a través de un Estudio de Impacto Ambiental.*
3. *Suspensión de la Resolución de Calificación Ambiental: Se disponga la suspensión de la Resolución de Calificación Ambiental 373/2013”.*

Con objeto de justificar la solicitud de medidas provisionales, los interesados aducen la generación de un “daño inminente y grave”, indicando “que, pese a que las pasarelas ya están construidas, no están habilitadas para el cruce, efectuándose éste hasta el día de hoy por un (sic) pasos peatonales al nivel de la línea del tren. Con el anuncio de la marcha blanca se ha señalado que los pasos peatonales informales serán cerrados, habilitando el paso por pasarelas construidas, con los problemas que hemos descrito. No obstante que el proyecto “Seguridad y confinamiento” no ha asegurado debidamente la línea férrea, de manera tal que persiste la probabilidad que se siga cruzando por pasos informales, creándose una situación de riesgo para la población ante el aumento previsto de la frecuencia de los trenes, que es objeto del proyecto” .

Por otra parte, en el acápite referido al proceso de “marcha blanca” del Proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua” (en adelante, el “Proyecto”) se alega que al “*estarse cerrando los pasos informales dado el inicio de la marcha blanca, bajo ninguna evaluación del impacto ambiental, se producirán los siguientes efectos:*

1. *Entorpecimiento del acceso a la Feria Libre José María Caro por parte de clientes y feriantes que se desplazan desde el sector ubicado al poniente de la vía, afectando la afluencia de la ferie libre.*
2. *Profundización de la segregación territorial de la comuna, la que se encuentra atravesada por distintos ejes viales a lo que se suma la vía férrea, que a través del confinamiento que implica, obliga a los vecinos a desplazarse por las pasarelas peatonales.*

3. *Aumento significativo en los tiempos de desplazamiento entre distintos sectores de la comuna para reunirse con familiares, vecinos y dirigentes sociales, lo que implica un debilitamiento en el tejido social del territorio comunal.*
4. *Dificultades para el acceso a servicios e infraestructura básica entre ambos lados de la vía férrea y el aumento en los costos de transporte vehicular y escolar.*
5. *Aumento en los tiempos de desplazamiento entre uno y otro sector de la comuna, ya que las pasarelas, con sus características actuales, en comparación con los pasos que existían, representan un importante aumento del tiempo invertido en atravesar la línea férrea, más si se tiene conocimiento que gran parte de la población de la comuna son personas de tercera edad, quienes asumen un rol dentro de las familias de comprar la mercadería o el cuidado de los niños.*
6. *Aumento de la percepción de inseguridad asociada a la existencia de pasarela, ya que en su diseño, impide huir en caso de asaltos, la deficiente luminaria que tienen o que derechamente no tienen en algunos sectores. Esto acompañado a que el transporte público los deja por otro lado de la línea férrea, y por tanto, necesariamente deben utilizar la pasarela para cruzar y llegar a sus hogares.*
7. *Aumento de los accidentes debido al posible uso de pasos informales por los vecinos ante la dificultad práctica de utilizar las pasarelas construidas de una forma tan deficiente como lo han hecho”.*

II.

SEGUNDA PARTE

SOBRE LA PROCEDENCIA DE LAS MEDIDAS PROVISIONALES ESTABLECIDAS EN EL ARTÍCULO 48 DE LA LO-SMA

La LO-SMA consagra el siguiente régimen de medidas provisionales en su artículo 48:

“Cuando se haya iniciado el procedimiento sancionador, el instructor del procedimiento, con el objeto de evitar daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas, podrá solicitar fundadamente al Superintendente la adopción de alguna o algunas de las siguientes medidas provisionales:

- a. *Medidas de corrección, seguridad o control que impidan la continuidad en la producción del riesgo o del daño.*

- b. *Sellado de aparatos o equipos.*
- c. *Clausura temporal, parcial o total, de las instalaciones.*
- d. *Detención del funcionamiento de las instalaciones.*
- e. *Suspensión temporal de la resolución de calificación ambiental.*
- f. *Ordenar programas de monitoreo y análisis específicos que serán de cargo del infractor [...]”.*

Las medidas señaladas en el inciso anterior podrán ser ordenadas, con fines exclusivamente cautelares, antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador, de conformidad a lo señalado en el artículo 32 de la ley N° 19.880 y deberán ser proporcionales al tipo de infracción cometida y a las circunstancias señaladas en el artículo 40.

Las medidas contempladas en este artículo serán esencialmente temporales y tendrán una duración de hasta 30 días corridos. En caso de renovación, ésta deberá ser decretada por resolución fundada cumpliendo con los requisitos que establece este artículo.

En el caso de las medidas provisionales señaladas en las letras c), d) y e), la Superintendencia deberá obtener la autorización previa del Tribunal Ambiental. La autorización deberá obtenerse por la vía más expedita posible, incluida la telefónica, de alguno de sus ministros, según la regla de turno que se determine mediante auto acordado, que deberá contemplar a un titular y un suplente. En tal caso, se entregará al propietario o encargado un certificado que indique la medida adoptada, la individualización del instructor del procedimiento y de aquel juez que lo hubiere ordenado, dejando copia de dicho certificado en el expediente sancionatorio”.

Respecto a la naturaleza jurídica y las características de las medidas provisionales establecidas en el artículo 48 de la LO-SMA, la jurisprudencia de nuestros Tribunales Ambientales ha indicado, que éstas comparten las mismas características de las medidas provisionales generales establecidas en la Ley 19.880¹, de esta forma “*el inciso primero del artículo 48, transcrito en el considerando anterior se refiere a la **inminencia**, cuestión que está indudablemente vinculada a la urgencia. Por su parte, la **instrumentalidad** se verifica en lo dispuesto en el inciso primero y segundo al utilizarse las expresiones ‘cuando se haya iniciado el procedimiento sancionador’ y ‘antes del procedimiento administrativo sancionador’. El inciso tercero reconoce el requisito de **provisionalidad** al mencionar la temporalidad y duración de las medidas, señalando que ‘las medidas contempladas en este artículo serán esencialmente temporales y tendrán una duración de hasta 30 días corridos (...). La **proporcionalidad** está expresamente previstas en el inciso segundo, el que dispone que: ‘Las medidas señaladas en el inciso anterior podrán ser ordenadas, con fines exclusivamente cautelares, antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador, de conformidad con lo señalado en el artículo 32 de la ley N° 19.880 y deberán ser **proporcionales** al tipo de infracción cometida y a las circunstancias señaladas en el artículo 40”² (lo destacado es nuestro).*

¹ Segundo Tribunal Ambiental. Causa Rol R-44-2014. 7 de diciembre de 2016. Considerando 18°.

² Ibid., considerando 19°.

Por consiguiente, de conformidad con lo estimado por la jurisprudencia, las medidas provisionales decretadas por la SMA en virtud del artículo 48 de la LO-SMA deben ser **urgentes, instrumentales o idóneas, provisionales y proporcionales**. Los requisitos anteriormente expuestos deben cumplirse a cabalidad, puesto que de caso contrario, *“la resolución que las decreta puede incurrir en un vicio que importe la declaración e ilegalidad y su consecuente nulidad”*³.

Adicionalmente, cabe considerar que las medidas provisionales contempladas en el artículo 48 de la LO-SMA, *“deben tener por objeto evitar un daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas, por lo que debe acreditarse la amenaza inminente de daño”*⁴.

A continuación, se dará cuenta que en el caso en especie, (i) no existe un riesgo de daño inminente a la salud de la población o al medio ambiente que justifique la adopción de alguna medida provisional, y (ii) las medidas solicitadas no cumplen con los requisitos de urgencia, idoneidad y proporcionalidad para su dictación.

III.

TERCERA PARTE

ARGUMENTOS PARA RECHAZAR LA SOLICITUD DE MEDIDAS PROVISIONALES FORMULADAS EN LA PRESENTACIÓN DE FECHA 19 DE ENERO DE 2017

1. **Los denunciantes no acompañan antecedentes suficientes e idóneos que acrediten el daño inminente y grave a la salud de la población que imputan para justificar la adopción de las medidas provisionales solicitadas.**

Como bien se indicó en el capítulo anterior, a partir del artículo 48 de la LO-SMA, se desprende que para la adopción de las medidas provisionales establecidas en el mismo, se requiere de la *“amenaza inminente de la ocurrencia de un daño al medio ambiente o a la salud de las personas”*⁵.

La jurisprudencia ha sido clara en cuanto a señalar que para decretar medidas provisionales, se debe contar con antecedentes suficientes e idóneos para evaluar si existe o no un riesgo de daño inminente al medio ambiente o a la salud de la población en el caso concreto, sin que sea suficiente la mera configuración de una supuesta infracción, sea por incumplimiento de una Resolución de Calificación Ambiental, o bien por la ejecución o modificación de un proyecto al margen del SEIA.

³ Ibid., considerando 22°.

⁴ Tercer Tribunal Ambiental. Causa Rol S-5-2015. 1 de septiembre de 2016. Considerando 1°.

⁵ Res. Ex. N° 4 /Rol D-008-2016 de la SMA: Considerando 8°.

En este sentido, el Segundo Tribunal Ambiental ha señalado que, “en cuanto a la inminencia del daño al medio ambiente y a la salud de las personas producto de la falta de Resolución de Calificación Ambiental del sistema de tratamiento de purines, en opinión de este Tribunal y como ya ha señalado en resoluciones anteriores, el sólo hecho de que las mencionadas obras o actividades no hayan ingresado al SEIA no es en sí mismo un motivo suficiente para autorizar el tipo de medida solicitada por el Superintendente, ya que siempre se requerirá acompañar los antecedentes idóneos para evaluar si existe o no un riesgo de daño inminente al medio ambiente o la salud de la población en el caso concreto, según lo establecido en el inciso primero del artículo 48 de la LOSMA”⁶.

Al respecto, cabe hacer presente que la solicitud de medidas provisionales efectuada por los interesados carece de antecedentes que acrediten efectivamente el daño inminente que se alega, o la ocurrencia de otros efectos que se le atribuyen al proceso de marcha blanca del Proyecto. Simplemente, se acompaña un registro fotográfico que da cuenta de este proceso.

Sin perjuicio, que los interesados al hacer la petición de medidas se remiten a una serie de aseveraciones, omitiendo presentar antecedentes concretos que acrediten un daño inminente y que permitan fundamentar mínimamente la adopción de las medidas provisionales que solicitan, a continuación, se exponen una serie de antecedentes que permiten descartar la hipótesis de amenaza inminente de daño a la salud de las personas esbozado por los interesados.

- 2. La etapa de marcha blanca del Proyecto no genera el daño inminente y grave que imputan los interesados, considerando que la mayoría de los pasos desnivelados del Subprograma “Seguridad y Confinamiento” se encuentran habilitados. Adicionalmente, EFE ejecuta acciones de control adicionales en aquellos pasos a nivel informales que se encuentran en operación.**

Cabe hacer presente que en la actualidad, el Proyecto se encuentra en la etapa final de su construcción, conforme lo habilita la Resolución Exenta N° 373, del 20 de abril de 2013 (en adelante, la “RCA N° 373/2013”), la cual además ha sido recientemente confirmada por la Resolución N° 62 de fecha 17 de febrero del año 2017 de la Dirección Ejecutiva del SEA que rechazó sendos recursos de reclamación, presentados por una serie de observantes en el proceso de participación ciudadana. Estas resoluciones y especialmente la última, se pronuncian en detalle sobre los efectos que causa el Proyecto de mi representada en relación al art. 11 de la ley 19.300, específicamente los efectos que los solicitantes atribuyen al Proyecto, y en específico a su marcha blanca, descartándolos fundadamente⁷.

⁶Segundo Tribunal Ambiental. Causa Rol- S-8-2014. 22 de septiembre de 2014. Considerando 2°. En este sentido ver también, considerando 3 de sentencia de 19 de diciembre de 2013, Causa rol S-6-2013.

⁷ Al respecto ver considerando 10.2 de la citada resolución.

Conforme a lo autorizado, mi representada ha iniciado un proceso de marcha blanca, con fecha 22 de diciembre de 2016. Conjuntamente a ello, se están finalizando ciertas obras de señalización y comunicaciones en las horas que el tren no circula, como se explicará a continuación.

El proceso de marcha blanca consiste en la realización de pruebas de los sistemas construidos con objeto de garantizar la adecuada operación del Proyecto. Este proceso se lleva a cabo de manera gradual, en la actualidad a través de la circulación de 3 equipos Xtrapolis modular entre el tramo Alameda – Lo Espejo, entre la hora punta de la mañana y la hora punta de la tarde. Durante estos períodos, los trenes circulan con un intervalo de entre 15 a 20 minutos, el cual se irá reduciendo progresivamente para llegar a los niveles del Proyecto aprobado, o cercanos a ellos. Posteriormente, se iniciaría una marcha blanca con pasajeros en el Tramo Santiago-Rancagua mediante la circulación de 3 trenes en la mañana y tres en la tarde.

Ahora bien, el daño inminente y grave que derivaría del proceso de marcha blanca, según los denunciantes, se basa en hechos derechamente falsos, pues no es efectivo lo afirmado por ellos, en cuanto a *“que, pese a que las pasarelas ya están construidas, no están habilitadas para el cruce, efectuándose éste hasta el día de hoy por un pasos peatonales al nivel de la línea del tren”*.

En efecto, a partir del 28 de noviembre de 2016, se ha comenzado con el proceso de habilitación de las pasarelas peatonales consideradas en el Proyecto de “Seguridad y Confinamiento” (en adelante e indistintamente, el “Subproyecto”), que se encuentran construidas. Asimismo, se han habilitado dos pasos multipropósito (no vehiculares, que sirven para personas y carretones), y los pasos asociados a las estaciones de tren construidas. Por otra parte, en el curso del año pasado, se han habilitado todos los pasos vehiculares desnivelados que considera el Subproyecto, construidos en Carlos Valdovinos, Bombero Ossandón, Las Ovejas, Lo Blanco, Las Palmas, Regina Gálvez y Pdte. Eduardo Frei Montalva.

Todas las soluciones viales que se encuentran habilitadas son actualmente utilizadas por peatones y vehículos que cruzan en el Tramo Santiago- Rancagua. Como se podrá entender, éstas implican una mejora sustantiva en el estándar de seguridad, que permite garantizar la integridad de las personas que deben cruzar la vía férrea. Se acompaña en el Anexo de esta presentación, registros fotográficos que acreditan la utilización por parte de las personas que transitan por el sector de aquellas soluciones peatonales que se encuentran habilitadas.

Por otra parte, conforme han sido recibidas estas obras por las autoridades sectoriales competentes (Serviu y Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones), consecutivamente, se han cerrado los pasos peatonales a nivel informales, que generan un riesgo evidente para el cruce de peatones. Para ello, se ha desarrollado de un plan comunicacional territorial, realizado a través de monitores contratados localmente para informar a los peatones sobre los nuevos pasos habilitados para el cruce de la vía férrea. A la fecha, se han suprimido 19 pasos peatonales a nivel del corredor Alameda – Nos, a medida que se habilitan los atravesos desnivelados alternativos.

A su vez, se han cerrado los cruces vehiculares a nivel que se encuentran en Ramona Parra (Lo Valledor), Bombero Ossandón, Las Ovejas, Lo Blanco, La Selva y Cinco Pinos, y cruce Nos. A la fecha, sólo se encuentra en funcionamiento el paso a nivel de Fernández Albano, respecto del cual, considerando las alternativas de paso vehiculares habilitadas en el sector, se tienen presupuestado cerrar el día 8 de febrero del presente año.

En particular, en la comuna de Lo Espejo se han puesto en servicio la totalidad de pasarelas, restando terminar las obras del Paso Multipropósito para el sector de Ferias de Salvador Allende, que corresponde a una medida de refuerzo de conectividad, así como también una nueva pasarela que se construirá sobre el nuevo paso vehicular en Avda. Pdte. Eduardo Frei Montalva, como alternativa al paso peatonal inferior ya construido. Cabe destacar que esta última obra beneficiará principalmente a estudiantes de la escuela aledaña. En la comuna de El Bosque sólo resta poner en servicio las pasarelas Volcán Osorno y Lo Blanco.

Conjuntamente con la apertura de las pasarelas peatonales, se han desarrollado una serie de acciones de control tendientes a reforzar la seguridad peatonal y operacional de la línea férrea. Estas acciones corresponden a las siguientes:

- Se han dispuesto guardias de seguridad en todos aquellos pasos a nivel que todavía se encuentran operando, que controlan el paso vehicular y peatonal durante las horas en las cuales se desarrolla la marcha blanca, para asegurar el tránsito seguro por la vía férrea y evitar accidentes. Estos se mantendrán en cada paso hasta que sean debidamente eliminados, al confinar la vía en el respectivo sector. Debemos hacer presente, que lo anterior corresponde a una solución desarrollada en el marco de la marcha blanca, que no se había implementado con anterioridad.
- Se ha desarrollado un plan comunicacional con medidas de autocuidado.
- Se ha implementado un sistema de control denominado Puesto de Vigilancia y Seguridad (en adelante "PVS"), que opera en el Puesto Central de Comando (PCC), en base al Sistema de cámaras de vigilancia de circuito cerrado (en adelante, "CCTV") del corredor, que incluye las cámaras PTZ con las cuales cuentan todas las pasarelas habilitadas. En caso de detectarse una situación irregular, se da aviso de inmediato a Carabineros de Chile, a través de un enlace con CENCO.
- Se cuenta con un Plan de Seguridad y Vigilancia conformado por tres elementos fundamentales: el factor humano (Supervisores, Vigilantes y Guardias), la tecnología, y los procedimientos definidos, respecto de los cuales se ha debidamente capacitado a todo el personal de seguridad.
- Se lleva un registro de novedades con objeto de evaluar aquellos hallazgos que evidencien necesidades de ajustes en el proceso. A la fecha no se han registrado problemas graves asociado al cruce de peatones y vehículos o en circulación de trenes
- Se lleva un registro de daños por vandalismo de cierres perimetrales, con el objeto de disponer la reposición inmediata, sin que se registren eventos por sobre las condiciones previas.

Ahora bien, respecto a lo afirmado por los denunciantes, en cuanto a que el Proyecto “Seguridad y confinamiento” no ha asegurado debidamente la línea férrea, de manera tal que persiste la probabilidad que se siga cruzando por pasos informales, creándose una situación de riesgo para la población ante el aumento previsto de la frecuencia de los trenes, que es objeto del proyecto”, cabe hacer presente las siguientes consideraciones:

- El subprograma “Seguridad y Confinamiento”, como su nombre lo indica, considera: (i) el cierre y confinamiento de la faja vía ya señalada con el fin de garantizar la seguridad del servicio, y (ii) la construcción de pasos desnivelados, peatonales y vehiculares, a lo largo del trazado ferroviario Santiago–Rancagua. Las obras y actividades que componen este subprograma se vienen desarrollando desde hace más de veinte años, a partir de 1997 aproximadamente, con el fin de resguardar la seguridad del servicio prestado por la Empresa, de conformidad con las obligaciones establecidas en su Ley Orgánica. El objetivo principal es evitar que las personas, puedan cruzar en pasos a nivel por la vía férrea por el peligro que ello acarrea.
- En el marco de la ejecución de esta obligación, se han eliminado progresivamente los pasos informales, efectuando las actividades de confinamiento de vía correspondientes, a medida que se han habilitado los pasos desnivelados que contempla el Subproyecto.
- No obstante los esfuerzos efectuados por EFE para mantener el confinamiento de la vía, los peatones regularmente lo rompen para generar pasos informales, razón por la cual se realizan actividades de confinamiento continuo. Para ello, EFE ha contratado a empresa especializada para que ejecute actividades de mantención de cierros, que tiene la obligación de efectuar la reposición de cierros vandalizados dentro de un plazo de 24 horas. Esta última labor se ve apoyada por el control del CCTV (cámaras de vigilancia) que monitorean la faja ferroviaria, que permite una alerta temprana del estado de los cierros

Lo anteriormente descrito, constituye una situación recurrente, previa a la ejecución del Proyecto, que se ha presentado a lo largo de la operación de la línea férrea, por muchos años, que no puede ser calificada de inminente. En efecto, todos los sistemas de transporte están sujetos a este tipo de vandalismo, que se produce frecuentemente, como por ejemplo en el Metro como en autopistas. Por otra parte, existen personas que descuidadamente intentan pasar por las vías en lugares no habilitados.

- EFE continuamente ha efectuado esfuerzos para minimizar o eliminar los riesgos asociados al cruce de la vía férrea. De conformidad a ello, en la medida que los pasos a nivel que considera el Subproyecto se encuentren habilitados, se efectúa el cierre de los pasos ilegales para reducir los riesgos de accidentes. Ello, debido a que consideramos que sería irresponsable de nuestra parte mantener esos riesgos, cuando se han hecho las inversiones tendientes a evitarlos.

3. El inicio de la marcha blanca del Proyecto, así como la ejecución y la habilitación de las obras del Subproyecto, no generan los impactos de los cuales se pudiera derivar un daño inminente.

Además de alegar un daño inminente y grave en el escrito de solicitud de medidas del 19 de enero de 2017, los denunciantes atribuyen, sin antecedentes que los sustenten, una serie de efectos a partir de la marcha blanca del Proyecto, que se alejan de las condiciones reales de funcionamiento, como se expondrá a continuación.

- a. El Proyecto y las obras del Subproyecto no implican un aumento considerable de los tiempos de traslados, y en la mayoría de los casos conlleva una disminución de los mismos.

En relación al eventual impacto causado por aumento de los tiempos de traslados, que según los denunciantes, conllevan las obras del Subproyecto, cabe destacar que la evaluación del impacto vial de estas obras, contenida en el Informe de Conectividad “Subprograma “Seguridad y Confinamiento”, acompañado en el Anexo de esta presentación, se puede concluir que éstas no implican un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, disminuyendo incluso en algunos casos.

Como señala el informe, se ha estimado que en el Tramo Santiago - Rancagua, debido a las obras de confinamiento, los peatones recorrerán, en promedio, 72 metros más al cruce más cercano respecto a uno actual, siendo ello necesario para otorgar mayores condiciones de seguridad. Lo anterior implica un aumento aproximado de 1,1 minutos adicionales a su viaje, correspondiente a menos del 2% del total del tiempo de viaje promedio en dicho sector.

Por su parte, cada persona usuaria de vehículos motorizados, que corresponde a un universo de 60.000 personas, ahorra aproximadamente 20 segundos de tiempo en su viaje. Seguidamente, en el Tramo Nos - Rancagua, considerando las obras del Subproyecto, se estima que un 30% de la demanda peatonal mejora sus actuales condiciones de operación y seguridad al cruzar la línea férrea y el 70% las mantiene.

En definitiva, el Subproyecto significa un beneficio social en el tramo Santiago –Rancagua que asciende a 6.212 MMS/anuales.

Por otra parte, el Proyecto conlleva un mejoramiento integral de las vías y el servicio de pasajeros, el que se considera realizar con una mayor frecuencia, todo lo cual implica una disminución sustantiva de los tiempos de viajes de los usuarios de los servicios ofrecidos por EFE.

Debemos hacer presente que este aspecto fue detalladamente analizado en la recientemente dictada Resolución 64/2017 de la Dirección Ejecutiva del SEA, por lo que no posible entender cómo de ello se podría derivar un riesgo inminente de daño al medio ambiente o a la Salud de la Población.

- b. El Proyecto considera la implementación de un mejor estándar en seguridad en la Línea Férrea. Asimismo, el Subproyecto mejora las condiciones de seguridad de los peatones que atraviesan la faja.

En cuanto al supuesto aumento en la percepción de inseguridad asociada a la existencia de pasarelas, y en específico al diseño de las mismas, cabe hacer presente que todas las pasarelas cuentan con iluminación y Sistema CCTV.

Adicionalmente, EFE ha implementado un Puesto de Vigilancia de Seguridad (PVS) en el cual se monitorean las cámaras de vigilancia instaladas (CCTV) durante las 24 horas del día, lo que permite tener un reacción inmediata ante los ilícitos que se puedan presentar mediante la coordinación con personal de vigilancia comunal o Carabineros. Además, en este Puesto de Seguridad se administran las diferentes alarmas con que cuentan las estaciones.

Cabe destacar que este PVS se encuentra compuesto por personal experto de seguridad, encargado de observar integralmente las condiciones de seguridad imperante, tomando las medidas necesarias para garantizar la seguridad a las personas y continuidad de la operación.

Con la información recibida y las novedades de seguridad que se presentan, se elabora diariamente un Informe de Novedades que se remite a las Jefaturas correspondientes, el cual sirve como insumo, a las personas encargadas de la seguridad que laboran tanto en el PVS como en las distintas estaciones y trenes en servicio, para definir las medidas necesarias que se deben adoptar con objeto de superar la situaciones de inseguridad detectadas.

No obstante los esfuerzos efectuados por EFE para minimizar la ocurrencia de actos delictuales que atenten en contra de los bienes de la empresa, como en contra de las personas, resulta irrazonable culpar a mi representada de la ocurrencia de los mismos. En este sentido, la Dirección ejecutiva del SEA en la Res. Ex. 62, indica que, *“no es posible adjudicar una situación delictiva a una obra que tiene como objetivo restablecer la permeabilidad transversal, tanto peatonal como vehicular en la faja vía, proporcionando mayores estándares de seguridad vial, por lo que se estima que lo reclamado no es imputable a EFE”*.

Sin perjuicio de todo lo anterior, lo más relevante de destacar, es que el objetivo principal del Subproyecto, es reducir o evitar los accidentes en la vía respecto de peatones o vehículos, ese es el objetivo central, que se cumple precisamente mediante las obras que restablecen de manera más segura la permeabilidad de la ciudad a ambos lados de la línea férrea.

- c. El Proyecto implican una mejora en la conectividad vial para aquellas personas que viven en las comunas del tramo Santiago - NOS, y disminuyendo la segregación territorial, al permitir a éstas - incluyendo aquellas personas con movilidad reducida-, el acceso a servicios e infraestructura que se encuentran distantes.

Los interesados alegan que con la puesta en marcha del Proyecto se profundizará la segregación territorial de la comuna, y que además, conllevará mayores dificultades para el acceso a servicios e infraestructura básica entre ambos lados de la vía férrea, en especial para la gente con movilidad reducida.

Respecto a esta materia, cabe destacar que las obras de mejoramiento y/o construcción de Estaciones con mesanina soterrada - que son partes u obras del Proyecto que están directamente relacionadas con la conectividad y accesibilidad – fueron concebidas teniendo en cuenta aspectos de seguridad y accesibilidad, incluso para personas con movilidad reducida.

Por otra parte, las obras del Subproyecto justamente tienen por objeto mantener la continuidad peatonal y vehicular a ambos costados de la faja con un mayor estándar de seguridad. De esta manera, el Tramo Alameda - Nos, no hay reducción de los puntos de conectividad peatonal. Muy por el contrario, el subprograma de “Seguridad y Confinamiento” los aumenta en 18%. Su emplazamiento respeta, donde fue posible, la ubicación del paso peatonal a nivel anterior, se conforma un conjunto de 46 puntos de conectividad peatonal desnivelada, que presentan de un distanciamiento medio de 446 metros entre ellos.

Respecto al Tramo Nos – Rancagua, no hay reducción de los puntos de permeabilidad transversal, se mejoran las condiciones de seguridad de los pasos a nivel existentes y se incorpora conectividad peatonal en los 13 pasos vehiculares desnivelados que contempla el subprograma. Con esto se configura un total de 35 puntos de atraveso peatonal.

A su vez, tanto la infraestructura que proporciona el Proyecto como la que considera el Subproyecto, busca favorecer el acceso a equipamiento de transporte y a otros centros y subcentros proveedores de servicios a las personas que viven en las comunas del Tramo Santiago - Nos, las cuales previamente podían acceder a ellos en forma limitada y precaria. Para lo anterior, el servicio de pasajeros de tipo urbano entre Alameda y Nos, operará de manera integrada completamente con el Transantiago, considerando la integración tarifaria e intermodal de ambos sistema.

Por otra parte, en relación al estándar universal de accesibilidad con el cual deben contar las pasarelas, para garantizar la inclusión de las personas con movilidad reducida, se debe aclarar que el diseño de las pasarelas cumple con altos estándares de construcción. Todas las pasarelas del Subproyecto donde no hay rampas, ya cuentan- con ascensores. En todo caso, el diseño considera que todas las pasarelas en definitiva tengan ascensores, además de las respectivas escaleras o rampas según el caso. De este modo, hoy no existe problema para personas con movilidad

reducida, debido a que el diseño de las pasarelas incluso mejora las condiciones de accesibilidad para las mismas.

En cuanto al entorpecimiento del acceso a la Feria Libre José María Caro que imputan los interesados, cabe indicar que el Subproyecto considera aumentar las alternativas de paso con objeto de resguardar el acceso a las personas que asisten a la feria.

A continuación, se da cuenta de todos los atravesos, peatonales y vehiculares ubicados en el área que abarca la feria, a una distancia de aproximadamente de 1.200 m que se encuentran habilitados:

- Paso Multipropósito Ramona Parra (terminado), frente al centro de abastecimiento Lo Valledor, en la Comuna de Pedro Aguirre Cerda, en donde se desarrolla el tránsito de carretoneros que trabajan en las ferias de esta comuna y Lo Espejo.
- Pasarela Calle 6 Sur (terminada).
- Paso peatonal de estación Lo Espejo (Frente a Lucila Godoy/Acapulco) (terminada).
- Pasarela Peatonal S. Allende (terminada).
- Pasarela Peatonal Pdte Adolfo Lopez Mateo (terminada).
- Paso Peatonal y Vehicular de Paso Inferior Pdte Edo. Frei Montalva (terminado).

Actualmente, se encuentra en construcción, el Paso Multipropósito Ferias S. Allende, al lado de la nueva estación Lo Espejo, que reforzará la conectividad oriente - poniente especialmente los días de ferias, que se ubica entre las pasarelas Calle Seis Sur y Salvador Allende. El paso multipropósito incluirá rampas de 2,5 metros de ancho y 8% de pendiente, escaleras en cada extremo, además de un diseño urbano que mejora el entorno.

Adicionalmente, a mediados de año se pondrá en servicio una nueva pasarela alternativa a la calzada peatonal del paso E. Frei Montalva, con rampas especiales de 8% de pendiente, con descansos intermedios.

Cabe precisar que la feria se extiende por Av. Salvador Allende desde Av. Del Ferrocarril hacia Ruta 5 (autopista central) y por calle Santa Anita, hasta las proximidades de avenida Lo Ovalle, distribuyéndose además por las calles laterales y otras paralelas, transcurriendo exclusivamente al poniente de la faja vía. Es por ello que las obras del Subprograma no afectan la Feria en términos de segregación o en su conectividad, pues al oriente de la vía férrea, solo se observa que se hace uso del espacio como estacionamiento de vehículos en áreas parques y similares, sin que se constate presencia de puestos de ventas y locales.

Las personas podrán cruzar sin problemas por las instalaciones construidas, con los respectivos carros de feria, tal como incluso se aprecia en algunas de las fotografías que se acompañan. En tal sentido, el Subproyecto no afecta a la actividad, pues cautela absolutamente el acceso peatonal desde el lado oriente.

Finalmente, cabe referirse a lo considerado por la Dirección Ejecutiva del SEA para resolver las reclamaciones interpuestas en contra de la RCA 373/2013, en cuanto a que *“no es posible concluir que las nuevas obras del Subproyecto impliquen un aumento de los impactos generados por la línea férrea, ni tampoco es posible concluir que ellas signifiquen una obstrucción a la libre circulación, a la conectividad o un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de las personas”* (Cons. 10.2.10 de la Res. 62/2017). A su vez, concluye esta autoridad, que *“la infraestructura que proporciona el Proyecto, no obstruye la conectividad y accesibilidad para los usuarios respecto de la situación actual”* (Cons. 10.2.10 de la Res. 62/2017)

De esta manera, conforme lo estimado por la Dirección Ejecutiva del SEA, tanto la ejecución del Proyecto sometido a evaluación, como la ejecución y la habilitación de las obras que considera el Subproyecto, no conllevan los efectos que han sido atribuidos por parte de los denunciantes para fundamentar en parte la solicitud de medidas provisionales. Mucho menos es posible atribuir a partir de estas obras y actividades la generación de una amenaza de daño inminente a partir de su ejecución.

4. Las medidas solicitadas no cumplen con los requisitos de urgencia, proporcionalidad e idoneidad para su dictación.

Habiéndose ya expuesto la naturaleza y requisitos de las medidas provisionales, y descartado los supuestos efectos que según los solicitantes causarían daño grave e inminente, que darían justificación a su solicitud de medidas, a continuación se evidencia que en el presente caso es improcedente que estas sean decretadas. Esto, por cuanto, no se configuran los requisitos exigidos por la ley, por lo que decretar una medida provisional en el presente escenario ocasionaría un perjuicio irreparable a mi representada.

Como se puede apreciar a partir de su presentación, los denunciantes estiman que en el presente caso debiesen decretarse las siguientes medidas:

- 1. Medidas de corrección, seguridad o control que impidan la continuidad en la producción del riesgo o del daño,** y al efecto, requieren (i) que se ordene a EFE que no se aumente la frecuencia del tránsito de trenes, dado el problema existente en el confinamiento de la vía férrea y el peligro que conlleva para la vida de las personas que utilizan los pasos provisorios; (ii) que se ordene que no se cierren los pasos provisorios a nivel de la vía que se utilizan actualmente, tanto peatonales como vehiculares, al no existir una alternativa adecuada que evite los impactos que han sido señalados anteriormente y; (iii) que se ordene que se adapten y corrijan las pasarelas construidas en el proyecto, de manera que sean aptas para personas con movilidad reducida, incorporando iluminación adecuada, escaleras con descanso y ascensores con vigilancia.
- 2. Detención del funcionamiento de las instalaciones.**
- 3. Suspensión de Resolución de Calificación Ambiental.**

De la sola lectura de las medidas antes solicitadas se puede concluir que las tres significan, en los hechos, la paralización total de las obras ya aprobadas por la autoridad ambiental. Ello, no sólo genera un perjuicio inconmensurable a mi representada, sino que también a la población en general, puesto que claramente se produciría una afectación grave del servicio de transporte.

Sin perjuicio de lo anterior, estas medidas no pueden ser concedidas porque no cumplen con lo requerido en el artículo 48 de la LO-SMA. Como se ha acreditado, a partir de la marcha blanca del Proyecto y de la habilitación de las obras de seguridad y confinamiento **no se ha generado riesgo o daño inminente alguno para la salud de las personas o el Medio Ambiente.** Es evidente que estas últimas tienen por único objeto mejorar el estándar de seguridad de línea, precisamente para proteger la vida y la salud de las personas, respecto de un servicio ferroviario que operó por décadas sin ellas. En la situación previa con pasos a nivel, obviamente se generan mayores niveles de riesgo de accidente y de afectación a la seguridad y salud de las personas, que respecto de una operación ordenada donde precisamente se cuentan con estas pasarelas, pasos a desnivel vehiculares y peatonales.

Por otra parte, las medidas solicitadas **tampoco cumplen con los requisitos básicos con los que deben contar las medidas provisionales en general,** por lo que difícilmente podría decretarse una medida provisional como las solicitadas por los denunciantes:

- a. En relación a la **urgencia** requerida para decretar la medida: No se configura de modo alguno, puesto que no existe ningún riesgo o daño inminente para la salud de las personas en base al cual se requiera con urgencia ejecutar las medidas provisionales solicitadas. Ello, principalmente porque las afirmaciones efectuadas por los denunciantes no son efectivas, conforme se ha explicado en párrafos anteriores, y así ha sido ratificado además por las autoridades competentes.

Adicionalmente a lo anterior, es evidente que los solicitantes están solicitando las medidas con objeto de mantener los pasos que ellos señalan son “provisorios”, respecto de los cuales existe evidencia concreta que generan mayores riesgos de accidentes y muertes en la línea. Lo anterior nos parece que no tiene sentido alguno. El deber legal de EFE es cerrar esos pasos lo antes posible, y así evitar accidentes en la línea y cumplir así sus responsabilidades legales.

Ahora bien, en relación a este punto es necesario recordar que con fecha 18 de enero de 2017, el Servicio de Evaluación Ambiental, rechazando las reclamaciones administrativas deducidas por observantes del procedimiento de participación ciudadana, indicó claramente que no existe vulneración alguna a la normativa aplicable por parte del Proyecto. En este sentido, indica en el considerando 10.2.10. de la Resolución Exenta N° 0067/2017, que **“se concluye que la infraestructura que proporciona el Proyecto, *no obstruye la conectividad y accesibilidad para los usuarios respecto de la situación actual.*** De manera que a juicio de esta Dirección Ejecutiva las observaciones relacionadas con

Conectividad fueron debidamente consideradas durante el proceso de evaluación” (lo destacado es nuestro).

Por consiguiente, la autoridad competente, para determinar si es que se ha infringido lo prescrito por el artículo 11 de la Ley N° 19.300, y por ende, si es que existe una afectación para la salud de las personas o el medioambiente, ha indicado que dichos efectos no se generan. Por lo tanto, es evidente que no siendo efectiva la existencia del efecto que pueda generar un riesgo o daño inminente, menos aún será necesario decretar una medida provisional de carácter urgente.

- b. Respecto de la **instrumentalidad o idoneidad** con la que deben contar las medidas solicitadas, claramente dicho requisito no se cumple, en atención a que no han indicado de qué manera las medidas solicitadas permiten evitar el daño inminente y grave que se alega, y asegurar la eficacia de la resolución final del procedimiento sancionatorio. Muy por el contrario, a lo largo de toda su presentación, las denunciante únicamente efectúan una serie de alegaciones genéricas, sin fundamento, y sin aportar ningún antecedente que respalde sus afirmaciones de manera fáctica o técnica. En consecuencia, difícilmente se puede establecer cuál es el resultado que pretenden asegurar y que justifique la implementación de una medida provisional.
- c. Finalmente, en relación a la proporcionalidad de las medidas solicitadas, es evidente su falta de concurrencia en este caso: Conforme se puede apreciar de su presentación, las denunciante exigen lo que, en términos efectivos, es la paralización del Proyecto de mi representada, cuya legalidad ha sido ratificada en diversas ocasiones. Esta situación ocasionaría un perjuicio irreparable a mi representada y a la población en general, pues implicaría el retraso de la puesta en marcha de un Proyecto que conlleva un beneficio social importante, generando pérdidas enormes para mi representada y el país en general.


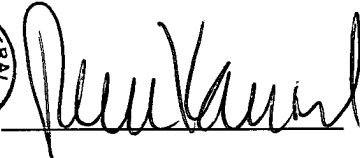
Como se ha explicado, entonces, las medidas solicitadas por las denunciante carecen de los requisitos para su procedencia. Por otra parte es evidente, que pretenden las denunciante en este caso es obtener de manera anticipada la paralización de las obras del Proyecto que ya fue aprobado por la autoridad competente, y que además, ha sido ratificado en cuanto a su legalidad en numerosas instancias, tanto judiciales como administrativas. Ello es claramente desproporcionado, considerando además que la solicitud referida se efectúa sin ningún antecedente adicional más que sus propios dichos, pretenden que se decrete una medida en extremo gravosa respecto de EFE, generándose un perjuicio no sólo a esta última, sino también a la población en general, que verá afectado el servicio de transporte que utiliza.

Por tanto, solicito a Ud. Tener en consideración a los antecedentes y alegaciones expuestas en el presente escrito, y en definitiva tenerlos presente al resolver la solicitud de medidas provisionales efectuada con fecha 19 de enero de 2017, rechazando dicha solicitud por las razones expuestas.

OTROSI: Se solicita a Ud. tener por acompañados los documentos adjuntos a esta presentación en formato digital y papel según se detalla a continuación:

- Informe de Conectividad “Subprograma “Seguridad y Confinamiento”.
- Registro fotográficos de pasos desnivelados.
- Resumen Puesta en Marcha de Proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua”
- Minuta “Reportes Diario de Novedad”
- Minuta “Plan de Seguridad y Vigilancia”

Sin otro particular, se despide atentamente,



Marisa Kausel Contador

pp. Empresa de los Ferrocarriles del Estado



Raúl Etcheverry Muñoz

pp. Empresa de los Ferrocarriles del Estado

