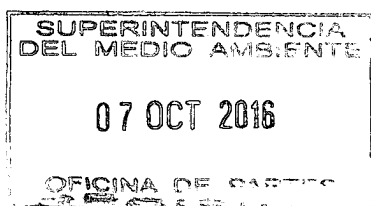


REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
DIRECCIÓN EJECUTIVA



SE INHIBE DANDO CUMPLIMIENTO A LO ORDENADO POR LA EXCELENTÍSIMA CORTE SUPREMA EN AUTOS ROL DE INGRESO N° 19.302-2016, ATINENTE AL PROYECTO "MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA TRAMO: SANTIAGO – RANCAGUA", CUYO PROPONENTE ES EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

RESOLUCIÓN EXENTA N° 1227 /2016

SANTIAGO, 21 OCT 2016

VISTOS:

1. La Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, "SEA"), que calificó favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, "DIA") del proyecto denominado "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua" (en adelante, el "Proyecto"), cuyo proponente es Empresa de los Ferrocarriles del Estado (en adelante, el "Proponente").
2. Los recursos de reclamación interpuestos en contra de la Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA (en adelante, "RCA N° 373/2013"), por las siguientes personas naturales y jurídicas:
 - 2.1. Don Orlando Enrique Gálvez Abrigo, con fecha 7 de junio de 2013.
 - 2.2. Doña Cecilia María Binimelis Delpiano, con fecha 7 de junio de 2013.
 - 2.3. Doña Catalina Huerta Bau; doña Elizabeth Henríquez Leiva; doña Lidia Patricia Vera Barrera; doña Zaydee Abdala Moll; doña Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra"; doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2"; don José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3"; don Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4"; doña Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5"; doña Jessica Catalina Lobos Quelempán, en su calidad de representante del Comité "El Canelo", con fecha 19 de junio de 2013.
 - 2.4. Don Arturo Navarrete Tarragó, con fecha 19 de junio de 2013.
 - 2.5. Don 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; doña 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; don 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; doña Paola Andrea Moreno Roble, en representación del Comité de Allegados Los sin Tierra; doña Filomena Jiménez Ibacache, en representación del Club del Adulto Mayor Mudechi; doña Olga Margarita Moscoso Santibañez, en representación del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso; doña Elizabeth Jiménez Oliva, representante de la Junta de Vecinos N° 16 de la comuna de Pedro Aguirre Cerda; don José Medel Alcaíno, por sí y en representación de la Junta de Vecinos 3 A, Población La Victoria, comuna de Pedro Aguirre Cerda; don Alejandro Colipi Pichun; doña Lidia del

Carmen Silva Bueno, en representación de la Junta de Vecinos Alcalde Atilio Mendoza, comuna de Lo Espejo; doña 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. El recurso de protección interpuesto con fecha 7 de junio de 2013 ante la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, por doña Ximena Cazorla Cazorla, don José Hernández Zúñiga, don Roberto Gutierrez Gutierrez y doña Jessica Miranda Huerta, en contra de esta Dirección Ejecutiva, en relación con la dictación de la RCA N° 373/2013.
4. El recurso de reclamación contemplado en el artículo 17, N° 6, de la ley N° 20.600 que Crea los Tribunales Ambientales, con fecha 2 de junio de 2014, interpuesto en contra del rechazo, conforme al silencio negativo, de la reclamación de doña María Nora González Jaraquemada, en representación de doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2", don José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3", don Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4" y doña Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5".
5. La sentencia de fecha 18 de febrero de 2016, del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, en la causa R-35-2014, caratulada "Sánchez Pérez Sandra / Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental (Res. Ex. N° 0373 / 2013)".
6. La sentencia de fecha 13 de septiembre de 2016, de la Excelentísima Corte Suprema, en autos rol de ingreso N° 19.302-2016, caratulado "Sánchez Perez Sandra y Otros con Director Ejecutivo de Evaluación Ambiental".
7. La Resolución Exenta N° 1137, de fecha 3 de octubre de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que deja sin efecto los actos administrativos que indica.
8. La resolución de fecha 4 de octubre de 2016, del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, en la causa R-35-2014, caratulada "Sánchez Pérez Sandra / Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental (Res. Ex. N° 0373 / 2013)".
9. La Resolución Exenta N° 1175, de 13 de octubre de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que cumple lo ordenado y deja sin efecto lo que indica.
10. Lo dispuesto en la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante, "LBGMA"); en el artículo 2°, del decreto supremo N° 95, de 2001, que refunde, coordina y sistematiza el Decreto Supremo N° 30, de 1997, ambos del Ministerio Secretaría General de la Presidencia (en adelante, "MINSEGPRES"), Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en el artículo primero transitorio del decreto supremo N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que contiene el nuevo Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en el decreto supremo N° 65, de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra a don Jorge Troncoso Contreras como Director Ejecutivo del SEA; en el decreto con fuerza de ley N° 1/18.653, de 2000, del MINSEGPRES, que fija 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, que Establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; 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 RCA N° 373/2013 calificó favorablemente la DIA del Proyecto.
2. Que, en contra de la RCA N° 373/2013, se interpusieron los recursos de reclamación de las siguientes personas naturales y jurídicas:
 - 2.1. Don Orlando Enrique Gálvez Abrigo, con fecha 7 de junio de 2013.
 - 2.2. Doña Cecilia María Binimelis Delpiano, con fecha 7 de junio de 2013.

- 2.3. Doña Catalina Huerta Bau; doña Elizabeth Henríquez Leiva; doña Lidia Patricia Vera Barrera; doña Zaydee Abdala Moll; doña Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra"; doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2"; don José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3"; don Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4"; doña Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5"; doña Jessica Catalina Lobos Quelempán, en su calidad de representante del Comité "El Canelo", con fecha 19 de junio de 2013.
- 2.4. Don Arturo Navarrete Tarragó, con fecha 19 de junio de 2013.
- 2.5. Don 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; doña 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; don 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; doña Paola Andrea Moreno Roble, en representación del Comité de Allegados Los sin Tierra; doña Filomena Jiménez Ibacache, en representación del Club del Adulto Mayor Mudechi; doña Olga Margarita Moscoso Santibañez, en representación del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso; doña Elizabeth Jiménez Oliva, representante de la Junta de Vecinos N° 16 de la comuna de Pedro Aguirre Cerda; don José Medel Alcaíno, por sí y en representación de la Junta de Vecinos 3 A, Población La Victoria, comuna de Pedro Aguirre Cerda; don Alejandro Colipi Pichun; doña Lidia del Carmen Silva Bueno, en representación de la Junta de Vecinos Alcalde Atilio Mendoza, comuna de Lo Espejo; doña 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. Que, con fecha 7 de junio de 2013, se interpuso por parte de doña Ximena Cazorla Cazorla, don José Hernández Zúñiga, don Roberto Gutierrez Gutierrez y doña Jessica Miranda Huerta, una acción de protección ante la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago en contra de esta Dirección Ejecutiva, en autos rol N° 31.177-2013, caratulados "Ximena Carzola Carzola y Otros con Servicio de Evaluación Ambiental", en relación con la dictación de la RCA N° 373/2013. En cuanto a dicho procedimiento, es importante detallar las actuaciones que se señalan a continuación:
 - 3.1. La acción de protección intentada fue declarada inadmisibile, mediante la resolución de fecha 11 de junio de 2013. Dicha resolución fue objeto del recurso de reposición, sin embargo, nuevamente la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago, a través de la resolución de fecha 18 de junio de 2013, desestimó la pretensión declarando inadmisibile la acción referida.
 - 3.2. Posteriormente, el día 24 de junio de 2013 se interpuso un recurso de hecho en contra de las resoluciones de fechas 11 y 18 de junio de 2013, antes mencionadas, las cuales fueron dejadas sin efecto por la Excelentísima Corte Suprema de oficio, declarando admisible la acción de protección interpuesta.
 - 3.3. Continuado el proceso, con fecha 14 de octubre de 2013 se hacen parte de éste: doña Elizabeth Muñoz Gárate, doña María Sáez Acuña, doña Ana María Osorio Alcayaga, doña Ana Patricia Campos Peña, doña Mabel del Carmen Valenzuela Burgos, doña Sandra Cornejo Zamorano, doña Úrsula Roberta Starke Carrasco, don Juan Pablo Flores Muñoz y don Leonel Renán Cádiz Soto.
 - 3.4. Luego, con fecha 14 de noviembre de 2013 se hicieron parte del citado procedimiento: doña Paola Moreno Roble, por sí y en representación del Comité de Allegados Los Sin Tierra N° 1; doña Sandra Jeanette Sánchez Pérez, por sí y en representación del Comité de Allegados Los Sin Tierra N° 2; don José Antonio Ávila Ramírez, por sí y en representación del Comité de Allegados Los Sin Tierra N° 3; don Raúl Armando Prieto Sánchez, por sí y en representación del Comité de Allegados Los Sin Tierra N° 4; y doña

Margarita del Carmen Huenchupan Milauil, por sí y en representación del Comité de Allegados Los Sin Tierra N° 5.

- 3.5. Asimismo, con fecha 18 de noviembre de 2013 se hacen parte del procedimiento don Juan Andrés Alvarado Gómez, don Marcelo Antonio Gálvez Martínez y don Jorge Arturo Muñoz Duarte.
- 3.6. Igualmente, con fecha 4 de diciembre de 2013, se hacen parte las siguientes personas: doña Cecilia Birimelis Delpiano, doña Elizabeth del Carmen Henríquez Leiva, doña Zayde Carolina Abdala Moll, doña Lidia Patricia Vera Barrera, don César Francisco Ortiz Gática y doña Catalina del Rosario Huerta Bau.
- 3.7. Por último, con fecha 17 de enero de 2014, se hace parte doña Gloria del Carmen Rodríguez Calderón, en su calidad de Concejal de la comuna de Pedro Aguirre Cerda.
- 3.8. Cabe indicar que todas las personas mencionadas se tuvieron como parte en la citada causa, en calidad de coadyuvantes de la recurrente.
- 3.9. La Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago en sentencia dictada el día 23 de septiembre de 2014 rechazó la acción cautelar interpuesta, por tratarse de materias que debían ser resueltas en sede de la nueva institucionalidad jurisdiccional ambiental.
- 3.10. Finalmente, la decisión precedente fue confirmada por la Excelentísima Corte Suprema en sentencia de fecha 29 de diciembre de 2014.
4. Que, con fecha 2 de junio de 2014, doña María Nora González Jaraquemada, en representación de doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2", don José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3", don Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4" y doña Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5", interpuso el recurso de reclamación contemplado en el artículo 17, N° 6, de la ley N° 20.600 que Crea los Tribunales Ambientales, ante el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, en contra del rechazo de su reclamación, conforme al silencio negativo, en causa rol 35-2014.
5. Que, con fecha 18 de febrero de 2016, el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago dictó sentencia en la causa R-35-2014 (acumuladas R-37-2014 y R-60-2015), mediante la cual acogió el recurso de reclamación referido y ordenó retrotraer el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del Proyecto hasta la dictación del ICSARA N° 2. A su vez, en contra de dicha sentencia se interpuso un recurso de casación en la forma y en el fondo, además de un recurso de queja en que se acogió una orden de no innovar en contra de la sentencia citada, suspendiendo sus efectos.
6. Que, tras conocer de los recursos de casación en la forma y en el fondo en contra de la sentencia de fecha 18 de febrero de 2016, del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, la Excelentísima Corte Suprema dictó sentencia el día 13 de septiembre de 2016, en autos rol de ingreso N° 19.302-2016, a través de la cual acogió el recurso de casación en el fondo y anuló la sentencia recurrida. Además, determinó, en lo que importa, lo siguiente:

"VIGÉSIMO SEGUNDO: Que, en esas condiciones, resulta forzoso concluir que al admitir a tramitación la reclamación de ilegalidad deducida en sede administrativa y continuar con el curso del procedimiento en la forma descrita, el Servicio de Evaluación Ambiental ha vulnerado la norma prohibitiva reproducida precedentemente, vale decir, el inciso tercero del artículo 54 de la Ley N° 19.880, que dispone de manera imperativa y categórica que dicho ente público se halla inhibido para actuar del modo en que lo hizo.

En efecto, de su sola lectura aparece con toda claridad que la mera deducción de una acción judicial por el interesado coloca a la Administración en la imposibilidad de conocer de cualquier reclamación que dicha persona intente respecto de la misma pretensión, de lo que se sigue que, una vez interpuesto el recurso judicial, la autoridad administrativa se debe inhibir del conocimiento y decisión de todo recurso que ante la misma se deduzca en relación al acto administrativo de que se trate". (Énfasis agregado).

“VIGÉSIMO CUARTO: (...) Al respecto el artículo 20 del Código Civil contiene una regla de interpretación en cuya virtud las ‘palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras’. En tal perspectiva cabe subrayar que el verbo inhibir empleado por el legislador en el artículo 54 significa, en conformidad a la definición contenida en el Diccionario de la Lengua Española, “impedir o reprimir el ejercicio de facultades o hábitos”, en tanto que la voz “suspender” implica, según esa misma fuente, “detener o diferir por algún tiempo una acción u obra” (definiciones disponibles en los hiperenlaces <http://dle.rae.es/?id=Lbdgct3> y <http://dle.rae.es/?id=Yp0F2Mc>). La diferencia entre ambas expresiones salta a la vista. Una, la inhibición consagrada en el artículo 54, supone un impedimento, la imposibilidad de realizar algo, en la especie, de conocer de la reclamación intentada en sede administrativa. La otra, esto es, la suspensión decretada por la autoridad, conlleva una mera dilación o retraso en el ejercicio de una cierta atribución. En consecuencia, si el legislador prescribe que la interposición de una acción jurisdiccional impide a la autoridad ejercer, desde ese momento, las atribuciones que le son propias en esta materia, malamente el Servicio de Evaluación Ambiental pudo diferir temporalmente el empleo de las mismas”. (Énfasis agregado).

7. Que, con fecha 4 de octubre de 2016 el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 174 del Código de Procedimiento Civil, dictó el “cúmplase” de la sentencia anterior.
8. Que, mediante la Resolución Exenta N° 1137, de fecha 3 de octubre de 2016, la Dirección Ejecutiva del SEA, dejó sin efecto los siguientes actos administrativos:
 - 8.1. La Resolución Exenta N° 275, de fecha 15 de marzo de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que retrotrae el procedimiento administrativo de evaluación ambiental de la DIA del Proyecto.
 - 8.2. El Informe Consolidado de Solicitud de Aclaraciones, Rectificaciones y/o Ampliaciones N° 2, contenido en el Oficio N° 160.361, de fecha 16 de marzo de 2016, de esta Dirección Ejecutiva, elaborado con motivo de lo ordenado por el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago en la sentencia de fecha 18 de febrero de 2016, ya citada.
 - 8.3. La Resolución Exenta N° 422, de fecha 15 de abril de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que ordena suspender los efectos de la Resolución Exenta N° 275, de fecha 15 de marzo de 2016, de esta Dirección Ejecutiva y, por lo tanto, la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del Proyecto.
9. Que, mediante la Resolución Exenta N° 1175, de 13 de octubre de 2016, la Dirección Ejecutiva del SEA, en cumplimiento de lo dispuesto por la Excelentísima Corte Suprema, deja sin efecto todo lo obrado en el procedimiento de reclamación de la RCA N° 373/2013.
10. Que, por medio de este acto, y en virtud de lo expuesto por la Excelentísima Corte Suprema en la citada sentencia de fecha 13 de septiembre de 2016, corresponde a esta Dirección Ejecutiva inhibirse del conocimiento de los recursos de reclamación interpuestos por las personas naturales y jurídicas que optaron por deducir la acción judicial, atendido que ambas acciones – administrativa y jurisdiccional – contienen la misma pretensión, esto es, dejar sin efecto la RCA N° 373/2013.

En consecuencia, esta Dirección Ejecutiva se inhibe de conocer los recursos de reclamación interpuestos con fechas 7 y 19 de junio de 2013, de los siguientes reclamantes:

- 10.1. Doña Cecilia María Binimelis Delpiano.
- 10.2. Doña Catalina Huerta Bau.
- 10.3. Doña Elizabeth Henríquez Leiva.
- 10.4. Doña Lidia Patricia Vera Barrera.
- 10.5. Doña Zaydee Abdala Moll.

- 10.6. Doña Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra".
- 10.7. Doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2".
- 10.8. Don José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3".
- 10.9. Don Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4".
- 10.10. Doña Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5".

RESUELVO:

1. **Se inhibe** de conocer los recursos de reclamación interpuestos en contra de la RCA N° 373/2013", que calificó favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto denominado "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua", cuyo proponente es Empresa de los Ferrocarriles del Estado, por las personas naturales y jurídicas individualizadas en los Considerandos N° s. 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, y 10.10 del presente acto administrativo.

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


JÓRGE TRÓNGOSO CONTRERAS
 Director Ejecutivo
 Servicio de Evaluación Ambiental


 OSF/IMM/GEV

Carta Certificada:

- Don Orlando Enrique Gálvez Abrigo (Av. Ferrocarril N° 7515, Comuna de Lo Espejo).
- Doña Cecilia María Binimelis Delpiano (Veracruz N° 4569, Comuna de Lo Espejo).
- Doña Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra", doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2", don José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3", don Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4", doña Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5"; doña Catalina Huerta Bau; doña Elizabeth Henríquez Leiva; doña Lidia Patricia Vera Barrera; doña Zaydee Abdala Moll; Jessica Catalina Lobos Quelempán, representante del Comité "El Canelo" (Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho, Facultad de Derecho Universidad de Chile, Av Santa María 0200, Providencia).
- Arturo Navarrete Tarragó (Francisco Javier Krugger N° 3300, Buin).
- Sadi Melo Moya, Alcalde de la I. Municipalidad de El Bosque; Claudina Nuñez Jiménez, Alcaldesa de la I. Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda; Miguel Ángel Bruna Silva, Alcalde de la I. Municipalidad de Lo Espejo; Paola Andrea Moreno Roble, representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra"; Filomena Jiménez Ibacache, representante de Club del Adulto mayor Mudechi; Olga Margarita Moscoso Santibañez, representante del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso; Elizabeth Jiménez Oliva; José Medel Alcaíno; Alejandro Colipi Pichun; Lidia del Carmen Silva Bueno, representante Junta de Vecinos Alcalde Atilio Mendoza, Lorena Bernardita Pérez Cea (Huérfanos N° 835, oficina 1203, comuna de Santiago).
- José Fernando Aguirre Díaz, en representación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (Morandé N° 115, piso 6, Comuna de Santiago).
- Superintendencia del Medio Ambiente.

Distribución:

- Dirección Ejecutiva, SEA.
- División Jurídica, SEA.
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA.
- Departamento de Recursos de Reclamación.
- Archivo Rol 29/13

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

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
DIRECCIÓN EJECUTIVA



SE PRONUNCIA RESPECTO DE LA ADMISIÓN A TRÁMITE DE RECURSOS DE RECLAMACIÓN, ATINENTES AL PROYECTO "MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA TRAMO: SANTIAGO - RANCAGUA", CUYO PROPONENTE ES EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

RESOLUCIÓN EXENTA N° 1270 /2016

SANTIAGO, 02 NOV 2016

VISTOS:

1. Los recursos de reclamación interpuestos en contra de la Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, por las siguientes personas naturales y jurídicas:
 - 1.1. Don Orlando Enrique Gálvez Abrigo, con fecha 7 de junio de 2013.
 - 1.2. Doña Cecilia María Binimelis Delpiano, con fecha 7 de junio de 2013.
 - 1.3. Doña Catalina Huerta Bau; doña Elizabeth Henríquez Leiva; doña Lidia Patricia Vera Barrera; doña Zaydee Abdala Moll; doña Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra"; doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2"; don José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3"; don Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4"; doña Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5"; doña Jessica Catalina Lobos Quelempán, en su calidad de representante del Comité "El Canelo", con fecha 19 de junio de 2013.
 - 1.4. Don Arturo Navarrete Tarragó, con fecha 19 de junio de 2013.
 - 1.5. Don 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; doña 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; don 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; doña Paola Andrea Moreno Roble, en representación del Comité de Allegados Los sin Tierra; doña Filomena Jiménez Ibacache, en representación del Club del Adulto Mayor Mudechi; doña Olga Margarita Moscoso Santibañez, en representación del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso; doña Elizabeth Jiménez Oliva, representante de la Junta de Vecinos N° 16 de la comuna de Pedro Aguirre Cerda; don José Medel Alcaíno, por sí y en representación de la Junta de Vecinos 3 A, Población La Victoria, comuna de Pedro Aguirre Cerda; don Alejandro Colipi Pichun; doña Lidia del Carmen Silva Bueno, en representación de la Junta de Vecinos Alcalde Atilio Mendoza, comuna de Lo Espejo; doña 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.
2. La Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, "SEA"), que calificó favorablemente la Declaración de

Impacto Ambiental (en adelante, "DIA") del proyecto denominado "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua" (en adelante, el "Proyecto"), cuyo proponente es Empresa de los Ferrocarriles del Estado (en adelante, el "Proponente").

3. La sentencia de fecha 13 de septiembre de 2016, de la Excelentísima Corte Suprema, en autos rol de ingreso N° 19.302-2016, caratulado "Sánchez Pérez Sandra y Otros con Director Ejecutivo de Evaluación Ambiental".
4. La resolución de fecha 4 de octubre de 2016, del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, en la causa R-35-2014, caratulada "Sánchez Pérez Sandra / Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental (Res. Ex. N° 0373 / 2013)".
5. La Resolución Exenta N° 1175, de 13 de octubre de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que cumple lo ordenado y deja sin efecto lo que indica.
6. La Resolución Exenta N° 1227, de 21 de octubre de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA que se inhibe de conocer los recursos de reclamación de las personas naturales y jurídicas que indica.
7. Lo dispuesto en la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante, "LBGMA"); en el artículo 2°, del decreto supremo N° 95, de 2001, que refunde, coordina y sistematiza el Decreto Supremo N° 30, de 1997, ambos del Ministerio Secretaría General de la Presidencia (en adelante, "MINSEGPRES"), Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en el artículo primero transitorio del decreto supremo N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que contiene el nuevo Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en el decreto supremo N° 65, de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra a don Jorge Troncoso Contreras como Director Ejecutivo del SEA; en el decreto con fuerza de ley N° 1/18.653, de 2000, del MINSEGPRES, que fija 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, que Establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; 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 RCA N° 373/2013 calificó favorablemente la DIA del Proyecto.
2. Que, en contra de la RCA N° 373/2013, se interpusieron los recursos de reclamación de las siguientes personas naturales y jurídicas:
 - 2.1. Don Orlando Enrique Gálvez Abrigo, con fecha 7 de junio de 2013.
 - 2.2. Doña Cecilia María Binimelis Delpiano, con fecha 7 de junio de 2013.
 - 2.3. Doña Catalina Huerta Bau; doña Elizabeth Henríquez Leiva; doña Lidia Patricia Vera Barrera; doña Zaydee Abdala Moll; doña Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra"; doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2"; don José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3"; don Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4"; doña Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5"; doña Jessica Catalina Lobos Quelempán, en su calidad de representante del Comité "El Canelo", con fecha 19 de junio de 2013.
 - 2.4. Don Arturo Navarrete Tarragó, con fecha 19 de junio de 2013.
 - 2.5. Don 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; doña 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; don 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; doña Paola Andrea Moreno Roble, en representación del Comité de Allegados Los sin Tierra; doña Filomena Jiménez Ibacache, en representación del Club del Adulto Mayor Mudechi; doña Olga Margarita Moscoso Santibañez, en representación del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso; doña Elizabeth Jiménez Oliva, representante de la Junta de Vecinos N° 16 de la comuna de Pedro Aguirre Cerda; don José Medel Alcaíno, por sí y en representación de la Junta de Vecinos 3 A, Población La Victoria, comuna de Pedro Aguirre Cerda; don Alejandro Colipi Pichun; doña Lidia del Carmen Silva Bueno, en representación de la Junta de Vecinos Alcalde Atilio Mendoza, comuna de Lo Espejo; doña 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. Que, mediante la sentencia de fecha 13 de septiembre de 2016, la Excelentísima Corte Suprema, en autos rol de ingreso N° 19.302-2016, caratulado "Sánchez Pérez Sandra y Otros con Director Ejecutivo de Evaluación Ambiental", ordenó a esta Dirección Ejecutiva, en lo pertinente, lo siguiente:
 - 3.1. Dejar sin efecto todo lo obrado en el presente procedimiento de reclamación.
 - 3.2. Inhibirse del conocimiento de los recursos de reclamación interpuestos por las personas naturales y jurídicas que optaron por deducir la acción de protección ante la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago, en autos rol N° 31.177-2013, caratulados "Ximena Carzola Carzola y Otros con Servicio de Evaluación Ambiental", atendido que ambas acciones – administrativa y jurisdiccional – contienen la misma pretensión, esto es, dejar sin efecto la RCA N° 373/2013.
4. Que, con fecha 4 de octubre de 2016 el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 174 del Código de Procedimiento Civil, dictó el "cúmplase" de la sentencia de fecha 13 de septiembre de 2016 referida.
5. Que, mediante la Resolución Exenta N° 1175, de 13 de octubre de 2016, esta Dirección Ejecutiva del SEA, cumple lo ordenado en el Considerando N° 3.1 anterior y deja sin efecto todo lo obrado en el presente procedimiento de reclamación en contra de la RCA N° 373/2013.
6. Que, mediante la Resolución Exenta N° 1227, de 21 de octubre de 2016, esta Dirección Ejecutiva del SEA, cumple lo ordenado en el Considerando N° 3.2 precedente y se inhibe de conocer los recursos de reclamación interpuestos con fechas 7 y 19 de junio de 2013, de los siguientes reclamantes:
 - 6.1. Doña Cecilia María Binimelis Delpiano.
 - 6.2. Doña Catalina Huerta Bau.
 - 6.3. Doña Elizabeth Henríquez Leiva.
 - 6.4. Doña Lidia Patricia Vera Barrera.
 - 6.5. Doña Zaydee Abdala Moll.
 - 6.6. Doña Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra".
 - 6.7. Doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2".
 - 6.8. Don José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3".
 - 6.9. Don Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4".

- 6.10. Doña Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5".
7. Que, expuesto lo anterior, corresponde analizar la admisibilidad de los recursos de reclamación interpuestos por las siguientes personas naturales y jurídicas:
- 7.1. Con fecha 7 de junio de 2013, en contra de la RCA N° 373/2013, por don Orlando Enrique Gálvez Abrigo.
- 7.2. Con fecha 19 de junio de 2013, en contra de la RCA N° 373/2013, por doña Jessica Catalina Lobos Quelempan, en su calidad de representante del Comité "El Canelo".
- 7.3. Con fecha 19 de junio de 2013, en contra de la RCA N° 373/2013, por don Arturo Navarrete Tarragó.
- 7.4. Con fecha 20 de junio de 2013, en contra de la RCA N° 373/2013, por parte de las personas que se detallan a continuación:
- 7.4.1. Don 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.
- 7.4.2. Doña 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.
- 7.4.3. Don 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.
- 7.4.4. Doña Filomena Jiménez Ibacache, en representación del Club del Adulto Mayor Mudechi.
- 7.4.5. Doña Olga Margarita Moscoso Santibañez, en representación del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso.
- 7.4.6. Doña Elizabeth Jiménez Oliva, representante de la Junta de Vecinos N° 16 de la comuna de Pedro Aguirre Cerda.
- 7.4.7. Don José Medel Alcaíno, por sí y en representación de la Junta de Vecinos 3 A, Población La Victoria, comuna de Pedro Aguirre Cerda.
- 7.4.8. Don Alejandro Colipi Pichun.
- 7.4.9. Doña Lidia del Carmen Silva Bueno, en representación de la Junta de Vecinos Alcalde Atilio Mendoza, comuna de Lo Espejo.
- 7.4.10. Doña Lorena Bernardita Pérez Cea, por sí y en su calidad de Vicepresidenta del Consejo de la Sociedad Civil de Lo Espejo (COSOC).
8. Que, el recurso de reclamación individualizado en el Considerando N° 7.1 del presente acto solicita en lo principal: Deduce recurso de reclamación en contra de la resolución que indica; en el primer otrosí: acompaña documento; y en el segundo otrosí: patrocinio y poder.

Al respecto, cabe señalar que dicho recurso fue interpuesto por persona legitimada al efecto y dentro del plazo legal, por lo que corresponde admitirlo a trámite. En cuanto a las copia de las observaciones acompañadas en el primer otrosí, estos documentos se encuentran acompañados materialmente al recurso; mientras que el patrocinio y poder otorgado al señor Ezio Costa Cordella y a la señora Gabriela Burdiles Perucci, no se podrá tener presente, toda vez que el artículo 22 de la ley N° 19.880 que reconoce el derecho de las personas interesadas a actuar por medio de apoderados, indica al efecto que "El poder deberá constar en escritura pública o documento privado suscrito ante notario", lo cual no ha sido cumplido en este caso.

9. Que, el recurso de reclamación individualizado en el Considerando N° 7.2 del presente acto fue interpuesto por persona legitimada al efecto y dentro del plazo legal, por lo que corresponde admitirlo a trámite.

Cabe señalar que al final del recurso de reclamación ya individualizado, los recurrentes fijan como domicilio especial el Departamento de Clínicas Jurídicas de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, ubicado en Avenida Santa María 0200, Providencia, Santiago y como correo electrónico mureta@derecho.uchile.cl.

Al respecto, es importante mencionar que el artículo 117 del RSEIA establece que "Las notificaciones que deban efectuarse conforme al presente Reglamento se harán por carta certificada, sin perjuicio de que el titular o el interesado, o su representante legal, concurren personalmente a notificarse".

En consecuencia, no se encuentra contemplada la notificación vía correo electrónico, sin perjuicio de hacerse presente que este acto administrativo y los que se dicten en el marco del presente procedimiento recursivo se encontrarán disponibles en el expediente electrónico del Proyecto, en la página web www.sea.gob.cl

10. Que, el recurso de reclamación individualizado en el Considerando N° 7.3 del presente acto fue interpuesto por persona legitimada al efecto y dentro del plazo legal, por lo que corresponde admitirlo a trámite.
11. Que, en cuanto al recurso de reclamación individualizado en el Considerando N° 7.4 del presente acto, corresponde señalar lo que se detalla a continuación:

11.1. El mencionado recurso fue interpuesto dentro del plazo legal.

11.2. En lo que respecta a las personas individualizadas en los Considerandos N° s. 7.4.1, 7.4.2 y 7.4.3, esta Dirección Ejecutiva estima lo siguiente:

11.2.1. De acuerdo a lo dispuesto en el inciso 4° del artículo 118 de la Constitución Política de la República, "las municipalidades son corporaciones autónomas de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya finalidad es satisfacer las necesidades de la comunidad local y asegurar su participación en el progreso económico, social y cultural de la comuna". Además, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1° de la ley N° 18.575 y artículo 2° de la ley N° 19.880, las municipalidades forman parte de la Administración del Estado.

11.2.2. En este contexto, de acuerdo a lo señalado en el artículo 2°, letra e), del RSEIA, las municipalidades constituyen órganos de la administración del Estado con competencia ambiental, ya que ellas participan en el SEIA a través de los mecanismos de informes y consultas contemplados para estos fines en la LBGMA y en el RSEIA.

Lo anterior queda de manifiesto en virtud de lo dispuesto en el artículo 21, letra b), del RSEIA, el que dispone expresamente que los ejemplares del Estudio o de la Declaración de Impacto Ambiental, según corresponda, deben ser enviados a las municipalidades de las comunas donde se ejecutará el proyecto o actividad, requiriéndose los informes correspondientes.

Asimismo, los artículos 8° y 9° ter de la LBGMA establecen que se requerirá el informe del Municipio respectivo sobre la compatibilidad territorial del proyecto presentado, así como el pronunciamiento de las municipalidades del área de influencia del proyecto, respecto a si el proyecto o actividad se relacionan con los planes de desarrollo comunal.

11.2.3. En particular, durante el proceso de evaluación del Proyecto, el pronunciamiento de las I. Municipalidades de El Bosque, Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo, en su calidad de órganos del Estado con competencia ambiental, fue requerido mediante Oficios Ord. N° 121722 y N° 121723, ambos de fecha 11 de septiembre de 2012, y Oficios Ord. N° 130103, de 16 de enero de 2013, y N° 130471, de 18 de marzo de

2013, respecto de las I. Municipalidades de El Bosque y Pedro Aguirre Cerda, todos de la Dirección Ejecutiva del SEA.

- 11.2.4. La I. Municipalidad de El Bosque se pronunció mediante los Oficios Ord. N° 1000A/27, de 31 de octubre de 2012, N° 100/087, de 20 de noviembre de 2012, N° 100/09/31, de 29 de enero de 2013, y N° 100/019, de 25 de marzo de 2013.

Por su parte, la I. Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda se pronunció mediante los Oficios Ord. N° 40/1934, de 27 de septiembre de 2012, N° 40/1979, de 5 de octubre de 2012, N° 40/155, de 29 de enero de 2013, N° 40/497, de 25 de marzo de 2013, y N° 40/646, de 18 de abril de 2013.

Finalmente, requerido el informe de la I. Municipalidad de Lo Espejo, dicha entidad edilicia no emitió pronunciamiento.

- 11.2.5. Considerando el rol de los órganos del Estado con competencia ambiental en el SEIA, como son las municipalidades, ni la LBGMA ni el RSEIA, les atribuyen la facultad de impugnar las decisiones de las Comisiones de Evaluación o de la Dirección Ejecutiva del SEA, según sea el caso. Lo anterior, en concordancia con el principio de unidad de acción que rige el funcionamiento de los órganos de la administración del Estado, el que se encuentra consagrado en el inciso 2° del artículo 5° de la Ley N° 18.575, al disponer que "Los órganos de la Administración del Estado deberán cumplir sus cometidos coordinadamente y propender a la unidad de acción, evitando la duplicación o interferencia de funciones".

- 11.2.6. En este orden de ideas, el artículo 20 de la LBGMA dispone que: "En contra de la resolución que niegue lugar, rechace o establezca condiciones o exigencias a una Declaración de Impacto Ambiental, procederá la reclamación ante el Director Ejecutivo. En contra de la resolución que rechace o establezca condiciones o exigencias a un Estudio de Impacto Ambiental, procederá la reclamación ante un comité integrado por los Ministros del Medio Ambiente, que lo presidirá, y los Ministros de Salud; de Economía, Fomento y Reconstrucción; de Agricultura; de Energía, y de Minería. Estos recursos deberán ser interpuestos por el responsable del respectivo proyecto, dentro del plazo de treinta días contado desde la notificación de la resolución recurrida. La autoridad competente resolverá, mediante resolución fundada, en un plazo fatal de treinta o sesenta días contado desde la interposición del recurso, según se trate de una Declaración o un Estudio de Impacto Ambiental".

- 11.2.7. De acuerdo a lo dispuesto en el artículo citado precedentemente, cabe precisar que el recurso de reclamación en contra de las resoluciones de calificación ambiental sólo puede ser interpuesto por los responsables de los proyectos o actividades sometidas a evaluación ambiental, esto es, por sus proponentes, siendo ellos los que detentan la calidad de interesados.

Lo anterior se entiende, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 29, inciso final, y 30 bis, inciso 5°, de la LBGMA, que otorgan la posibilidad de interponer el recurso de reclamación consagrado en el artículo 20 de la LBGMA a aquellas personas que hayan participado en los procesos de participación ciudadana y cuyas observaciones no han sido debidamente consideradas en los fundamentos de una resolución de calificación ambiental.

- 11.2.8. De esta manera, cabe concluir que las municipalidades, al detentar la calidad de órganos de la administración del Estado que participan de la evaluación ambiental, no revisten el carácter de interesados y, en consecuencia, carecen de legitimidad activa para los efectos de interponer un recurso de reclamación en contra de la respectiva RCA que calificó favorablemente el Proyecto.

- 11.2.9. El citado criterio se encuentra recogido por la Contraloría General de la República en el dictamen N° 65.373, de 17 de octubre de 2011, que, en lo sustancial, previene que un municipio no tiene legitimación activa para presentar un recurso de reposición en contra de la resolución exenta del Director Ejecutivo del SEA que

acoge una reclamación y aprueba finalmente la Declaración de Impacto Ambiental "(...) toda vez que, de conformidad a lo dispuesto en la LBGMA, tal municipio no es interesado sino uno de los organismos que participaron en la evaluación de impacto ambiental (...)".

- 11.2.10. En concordancia con lo expuesto, las Municipalidades ni siquiera tienen legitimación activa para interponer una acción de protección. En efecto, la Excelentísima Corte Suprema se ha pronunciado sobre la materia, a propósito de la acción de protección deducida por la Ilustre Municipalidad de Antofagasta en contra de la Comisión de Evaluación de la Región de Antofagasta, por la dictación de las resoluciones de calificación ambiental N°177/2012, N° 186/2012 y N° 29/2012, de 6 y 20 de agosto y 4 de diciembre, todas del año 2012, mediante las que se calificaron favorablemente las modificaciones del "Proyecto Sierra Gorda".
- 11.2.11. Al respecto, manifestó que las Municipalidades carecen de legitimación activa para recurrir de protección, en atención a lo siguiente: *"Sobre el particular, y como ya lo ha sostenido esta Corte anteriormente, cabe destacar que si bien es efectivo que las Municipalidades pueden desarrollar directamente o con otros órganos de la Administración en sus comunas funciones relacionadas con la protección del medio ambiente, y colaborar en la fiscalización y en el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias correspondientes a la protección del medio ambiente dentro de sus límites, tal cometido es residual, es decir, lo ejercen de manera general y en los casos en que no se haya dispuesto por la ley la participación específica de órganos especializados. En el caso de autos la Ley N°19.300, cuyo primer objetivo fue darle un contenido concreto y un desarrollo jurídico adecuado a la garantía constitucional que asegura a todas las personas el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, según se indica en el Mensaje del Presidente de la República, tiene como segundo objetivo crear una institucionalidad que permita a nivel nacional solucionar los problemas ambientales existentes y evitar que surjan otros nuevos. Para ello creó el Servicio de Evaluación Ambiental, el que se desconcentra territorialmente a través de las Direcciones Regionales de Evaluación Ambiental, correspondiendo a las Comisiones a que se refiere el artículo 86 de la citada ley efectuar la evaluación de impacto ambiental. Es decir, los municipios sólo son colaboradores de los organismos técnicos especializados, encargados del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental."* (Considerando 4°) [Corte Suprema, Héctor Carreño S., rol 6.590-2014, sentencia del 4 de agosto de 2014, Pronunciado por la Tercera Sala, integrada por los Ministros Sres. Rubén Ballesteros C., Héctor Carreño S., Pedro Pierry A., Sras. Rosa Egnem S. y María Eugenia Sandoval G.].
- 11.2.12. Que, conforme a lo señalado precedentemente, cabe concluir que la Ilustre Municipalidad de El Bosque, representada por su Alcalde don Sadi Melo Moya, la Ilustre Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda, representada por su Alcaldesa doña Claudina Núñez Jiménez, y la Ilustre Municipalidad de Lo Espejo, representada por su alcalde don Miguel Ángel Bruna Silva, carecen de legitimación activa para efectos de interponer el recurso de reclamación contemplado en el artículo 20 de la LBGMA, y, por lo tanto, no pueden ser acogidos a trámite por improcedentes.
- 11.3. En relación a las personas individualizadas en los Considerandos N° s. 7.4.4, 7.4.5, 7.4.8 y 7.4.9 de este acto administrativo, estas constituyen personas legitimadas al efecto, por lo que corresponde tener por admitido a trámite el recurso de reclamación respecto de ellas.
- 11.4. Respecto a las personas individualizadas en los Considerandos N° s. 7.4.6 y 7.4.7, atendido lo dispuesto en el artículo 30 bis de la LBGMA, según consta en el expediente de evaluación de impacto ambiental del Proyecto, dichas personas no formularon observaciones ni en su calidad de persona natural ni como representantes de las Juntas de Vecinos que manifiestan representar, por lo que no constituyen personas legitimadas para la interposición del recurso de reclamación establecido en el artículo 20 de la LBGMA.

- 11.5. En cuanto a la recurrente individualizada en el Considerando N° 7.4.10, doña Lorena Bernardita Pérez Cea, quien recurre por sí y en representación del Consejo de la Sociedad Civil de Lo Espejo (COSOC), en su calidad de vicepresidenta del mismo organismo, cabe señalar que consta en el expediente de evaluación ambiental del Proyecto su calidad de observante como persona natural.

Sin embargo, no consta en el expediente de evaluación que haya invocado su calidad de vicepresidenta del COSOC de Lo Espejo en la formulación de sus observaciones en el marco del procedimiento de participación ciudadana del Proyecto. En consecuencia, corresponde tener por admitido a trámite el recurso únicamente respecto de doña Lorena Bernardita Pérez Cea por sí, en su calidad de persona natural.

- 11.6. Que, los recurrentes solicitaron en el primer otrosí: Suspender los efectos de la RCA N° 373/2013; en el segundo otrosí: Acompañan documentos; y en el tercer otrosí: Confieren poder.

Por su parte, respecto a la solicitud de suspensión de los efectos de la RCA del Proyecto, solicitada en el primer otrosí del recurso de reclamación ya individualizado, cabe indicar que el artículo 57 de la ley N° 19.800 indica que la interposición de los recursos administrativos no suspenderá la ejecución del acto impugnado, y que la autoridad, a petición fundada del interesado, podrá suspender la ejecución cuando el cumplimiento del acto recurrido pudiere causar daño irreparable o hacer imposible el cumplimiento de lo que se resuelve, en caso de acogerse el recurso.

En la especie, las personas recurrentes fundan su solicitud de suspensión indicando que en la evaluación ambiental se ha omitido el estudio y evaluación de los riesgos que describe el artículo 11, letra a), de la LBGMA en relación a la salud de la población, argumentando asimismo que el Proyecto carecería de medidas básicas de seguridad para proteger la vida e integridad física de las personas, situación que las personas recurrentes alegan se acreditaría mediante las fotografías que se acompañan en el segundo otrosí del recurso.

Al respecto, cabe indicar que, de acuerdo a lo que establece la misma RCA en su Considerando N° 3, uno de los objetivos del Proyecto consiste en mejorar las condiciones de seguridad de la vía férrea, por lo que no se configuraría, en principio, el daño irreparable que exige el artículo 57 de la ley N° 19.800. Por su parte, en lo que dice relación a la omisión en la evaluación ambiental del Proyecto de los efectos establecidos en el artículo 11 de la LBGMA cabe indicar que el Considerando N° 9 de la RCA impugnada señala *"Que, en lo relativo a los efectos, características y circunstancias señalados en el artículo 11 de la Ley N° 19.300, y sobre la base de los antecedentes que constan en el expediente de evaluación, es posible concluir que el proyecto 'MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA TRAMO: SANTIAGO — RANCAGUA' no genera ni presenta ninguno de tales efectos, características y circunstancias, tal como se desarrolla en el numeral 3.2 del ICE"*, por lo que dicho argumento invocado en relación a la suspensión de los efectos de la RCA N° 373/2013 tampoco constituye un daño irreparable en los términos que establece el artículo 57 de la ley N° 19.800.

En consecuencia, esta Dirección Ejecutiva estima que no procede se decrete la suspensión de los efectos de la RCA.

En relación a las fotografías individualizadas en el segundo otrosí, cabe indicar que dichos documentos se encuentran acompañados materialmente al recurso.

Finalmente, en relación al poder otorgado en el tercer otrosí del recurso al señor Marcelo Castillo Sánchez y a la señora Marcela Müller Reyes, el artículo 22 de la ley N° 19.880 reconoce el derecho de las personas interesadas de actuar por medio de apoderados, indicando al efecto que *"El poder deberá constar en escritura pública o documento privado suscrito ante notario"*, lo cual no ha sido cumplido en este caso.

12. Que, en virtud de lo expuesto precedentemente:

RESUELVO:

1. **Admitir** a trámite el recurso de reclamación singularizado en el Considerando N° 7.1 del presente acto administrativo; al primer otrosí: por acompañado el documento; al segundo otrosí: no ha lugar en virtud de lo establecido en el artículo 22 de la ley N° 19.880.
2. **Admitir** a trámite el recurso de reclamación singularizado en el Considerando N° 7.2 del presente acto administrativo, teniendo presente para efectos de las notificaciones el domicilio ubicado en Avenida Santa María 0200, Providencia, Santiago.
3. **Admitir** a trámite el recurso de reclamación singularizado en el Considerando N° 7.3 del presente acto administrativo.
4. **Admitir** a trámite el recurso de reclamación singularizado en el Considerando N° 7.4 del presente acto administrativo, sólo en relación a las personas individualizadas en los Considerandos N° s. 7.4.4, 7.4.5, 7.4.8, 7.4.9 y en el caso del Considerando N° 7.4.10, sólo en relación a doña Lorena Bernardita Pérez Cea por sí en su calidad de persona natural, según lo indicado en el Considerandos N° 11.5 del presente acto administrativo. De manera que no se admite a trámite el recurso de reclamación respecto a las personas individualizadas en los Considerandos N° s. 7.4.1, 7.4.2, 7.4.3, 7.4.6 y 7.4.7. Al primer otrosí: no ha lugar, de acuerdo a lo señalado en el Considerando N° 11.6 del presente acto administrativo. Al segundo otrosí, por acompañados los documentos. Al tercer otrosí, no ha lugar en virtud de lo establecido en el artículo 22 de la ley N° 19.880.
5. **Notificar** al Titular del proyecto denominado "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago — Rancagua" para que, dentro del plazo de diez días hábiles, presente los antecedentes que considere procedentes, al tenor de los recursos presentados.
6. **Dejar constancia** que contra la presente resolución procede la reposición prevista en los artículos 15 y 59 de la ley N° 19.880, en el plazo de 5 días ante este mismo órgano.

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


JORGE TRONGOSO CONTRERAS
Director Ejecutivo
Servicio de Evaluación Ambiental

Carta Certificada:

- Don Orlando Enrique Gálvez Abrigo (Av. Ferrocarril N° 7515, Comuna de Lo Espejo).
- Doña Jessica Catalina Lobos Quelempán, representante del Comité "El Canelo" (Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho, Facultad de Derecho Universidad de Chile, Av Santa María 0200, Providencia).
- Arturo Navarrete Tarragó (Francisco Javier Krugger N° 3300, Buin).
- Sadi Melo Moya, Alcalde de la I. Municipalidad de El Bosque; Claudina Nuñez Jiménez, Alcaldesa de la I. Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda; Miguel Ángel Bruna Silva, Alcalde de la I. Municipalidad de Lo Espejo; Filomena Jiménez Ibacache, representante de Club del Adulto mayor Mudechi; Olga Margarita Moscoso Santibáñez, representante del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso; Elizabeth Jiménez Oliva; José Medel Alcaíno; Alejandro Colipi Pichun; Lidia del Carmen Silva Bueno, representante Junta de Vecinos Alcalde Atilio Mendoza, Lorena Bernardita Pérez Cea (Huérfanos N° 835, oficina 1203, comuna de Santiago).
- José Fernando Aguirre Díaz, en representación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (Morandé N° 115, piso 6, Comuna de Santiago).
- Superintendencia del Medio Ambiente.

Distribución:

- Dirección Ejecutiva, SEA.
- División Jurídica, SEA.
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA.
- Departamento de Recursos de Reclamación.
- Archivo Rol 29/13

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

**REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
DIRECCIÓN EJECUTIVA**



**RESUELVE RECURSO DE REPOSICIÓN,
ATINENTE AL PROYECTO "MEJORAMIENTO
INTEGRAL DE LA INFRAESTRUCTURA
FERROVIARIA TRAMO: SANTIAGO -
RANCAGUA", CUYO PROPONENTE ES
EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL
ESTADO**

RESOLUCIÓN EXENTA N° 1544 /2016

SANTIAGO, 27 DIC 2016

VISTOS:

1. El recurso de reposición interpuesto por doña María Nora Jaraquemada y doña Valentina Durán Medina, en representación de doña Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra"; doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2"; don José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3"; don Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4"; doña Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5"; doña Catalina Huerta Bau; doña Elizabeth Henríquez Leiva; doña Lidia Patricia Vera Barrera; y doña Zaydee Abdala Moll, con fecha 15 de noviembre de 2016, ante la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, "SEA"), en contra de la Resolución Exenta N° 1227, de 21 de octubre de 2016, del Director Ejecutivo del SEA.
2. El recurso de reposición interpuesto por don Diego Lillo Goffreri, en representación de doña María Cecilia Binimelis Delpiano, con fecha 24 de noviembre de 2016, ante la Dirección Ejecutiva del SEA, en contra de la Resolución Exenta N° 1227, de 21 de octubre de 2016, del Director Ejecutivo del SEA.
3. La Resolución Exenta N° 1227, de 21 de octubre de 2016, del Director Ejecutivo del SEA (en adelante, "R.E. N° 1227/2016"), que se inhibe dando cumplimiento a lo ordenado por la excelentísima Corte Suprema en autos rol de ingreso n° 19.302-2016.
4. La sentencia de fecha 13 de septiembre de 2016, de la Excelentísima Corte Suprema, en autos rol de ingreso N° 19.302-2016, caratulado "Sánchez Perez Sandra y Otros con Director Ejecutivo de Evaluación Ambiental".
5. La resolución de fecha 4 de octubre de 2016, del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, en la causa R-35-2014, caratulada "Sánchez Pérez Sandra / Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental (Res. Ex. N° 0373 / 2013)".
6. La Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA (en adelante, "RCA N° 373/2013"), que calificó favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, "DIA") del proyecto denominado "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua" (en adelante, el "Proyecto"), cuyo proponente es Empresa de los Ferrocarriles del Estado (en adelante, el "Proponente").
7. Lo dispuesto en la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante, "LBGMA"); en el artículo 2°, del decreto supremo N° 95, de 2001, que refunde, coordina y sistematiza el Decreto Supremo N° 30, de 1997, ambos del Ministerio Secretaría General de la

Presidencia (en adelante, "MINSEGPRES"), Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en el artículo primero transitorio del decreto supremo N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que contiene el nuevo Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en el decreto supremo N° 65, de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra a don Jorge Troncoso Contreras como Director Ejecutivo del SEA; en el decreto con fuerza de ley N° 1/18.653, de 2000, del MINSEGPRES, que fija 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, que Establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; 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 Comisión calificó ambientalmente favorable el EIA del Proyecto, mediante la RCA N° 373/2013.
2. Que, el Director Ejecutivo mediante la R.E. N° 1227/2016, dando cumplimiento a la sentencia del día 13 de septiembre de 2016, de la Excelentísima Corte Suprema, en autos rol de ingreso N° 19.302-2016, resolvió inhibirse del conocimiento de los recursos de reclamación interpuestos por las personas naturales y jurídicas, entre las que se encuentran los recurrentes, que optaron por deducir la acción judicial de protección, en autos rol N° 31.177-2013 de la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago, en relación a la dictación de la RCA N° 373/2013.
3. Que, en contra de la R.E. N° 1227/2016 se interpuso el recurso de reposición individualizado en el Visto N° 1 del presente acto, con fecha 15 de noviembre de 2016, el cual sostiene, en lo que importa, lo siguiente:
 - 3.1. Los recurrentes indican que la R.E. N° 1227/2016 entiende que no existiría la posibilidad de que el Director Ejecutivo del SEA vuelva a tomar conocimiento de las reclamaciones interpuestas en contra de la RCA impugnada por quienes se hicieron parte, como terceros, de una acción de naturaleza cautelar. Tal interpretación sería contraria a derecho en la medida en que la inhibición de facto operaría como una sanción, a pesar de no haber intervenido como partes directas en el recurso de protección.
 - 3.2. Agregan que dicha determinación dejaría sin efecto lo ordenado por la propia Excelentísima Corte Suprema al conocer del recurso de protección en la causa rol de ingreso 26.198-2014 – conociendo del recurso de apelación de la sentencia recaída en autos rol N° 31.177-2013, de la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago –. En dicha oportunidad, la Corte señalaría expresamente que, lo que correspondería en derecho, era que esta materia fuese resuelta por la institucionalidad ambiental, orden que necesariamente se vería incumplida por medio de la actual inhibición permanente declarada.
 - 3.3. Luego, los recurrentes manifiestan que la dictación de la R.E. N° 1227/2016 infringiría la consagración del principio 10 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, de la "Cumbre de la Tierra" de 1992, que consagra la participación de todos los ciudadanos interesados en los procesos de adopción de decisiones en cuestiones ambientales. Particularmente, implicaría para los Estados velar por el derecho de acceso a la justicia en materia ambiental y, dentro de ella, el derecho a recurrir aquellas decisiones que no se consideren satisfactorias, lo que no sólo implicaría la posibilidad de impugnar decisiones, sino que haría necesario que el pronunciamiento se refiera al fondo y al procedimiento en sí, no bastando pronunciamientos formales.
 - 3.4. En efecto, mencionan que el derecho invocado se encuentra consagrado en el derecho nacional, primero en la Constitución Política de la República (en adelante, "CPR"), artículo 19, número 8, que establece el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación. Asimismo, indican que el principio de participación ciudadana también se encuentra incorporado a nivel legal, desde el mensaje presidencial de la LBGMA, señalando "*Este es de vital importancia en el tema ambiental (...)*".

3.5. En el mismo sentido, añaden que todo Estado de Derecho, para ser tal, tiene el deber fundamental de asegurar el control de los actos de la Administración, lo que se traduciría en un sistema de impugnación que contemple necesariamente recursos judiciales y administrativos. Así, el actuar administrativo debe regirse por los principios de juridicidad y legalidad, consagrados en los artículos 6 y 7 de la CPR, complementados por el principio de impugnabilidad de los actos administrativos, que cautela que las garantías constitucionales y legales de los afectados efectivamente se cumplan.

3.6. Por otra parte, la presentación señala que la resolución recurrida presenta un error en la interpretación del mencionado fallo de fecha 13 de septiembre de 2016, a saber:

- En la interpretación hecha respecto del artículo 54 de la ley N° 19.880 y,
- En la nula importancia que se otorgaría a otra decisión previa de la misma Excelentísima Corte Suprema, que le sirve de antecedente, como sería la sentencia con rol de ingreso 26.198-2014, de 29 de diciembre de 2014, que confirma la sentencia de la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago, conociendo de un recurso de protección al que los recurrentes adhirieron como terceros y que, en definitiva, originó la presente inhibición.

3.7. En cuanto a la interpretación hecha respecto del artículo 54 de la ley N° 19.880, alegan que la Excelentísima Corte Suprema en la sentencia de casación afirmaría en el considerando vigésimo cuarto que: "(...) *la inhibición consagrada en el artículo 54, supone el impedimento, la imposibilidad de realizar algo, en la especie, de conocer de la reclamación intentada en sede administrativa*"; lo anterior, para no ser interpretado de manera que niegue el acceso a la justicia de fondo en los términos descritos, sólo podría entenderse como una inhibición temporal, según la cual la sede administrativa no podía pronunciarse mientras existieran recursos judiciales que, no obstante ser cautelares podían determinar la anulación de la RCA favorable al Proyecto, por lo que la economía procesal dictaba evitar un procedimiento que luego podría ser anulado.

Lo contrario, a juicio de los recurrentes, conculcaría lo que expresamente dispone el artículo 20 de nuestra Carta Fundamental, esto es, que la acción constitucional de protección puede presentarse "sin perjuicio de otros derechos". De manera que no se habría impuesto al interesado la obligación de impugnar el acto en sede administrativa, sino sólo se habría dicho que si lo hace, queda inhibido de impugnar su actuación ante los tribunales coetáneamente, "*Ello a la luz de la norma inversa de la inhibición, en su inciso tercero, que lleva al artículo 54 a plantearse como una norma que lo que hace es establecer un orden en el ejercicio de las acciones en caso de que se opte por una vía u otra*".

3.8. En relación a la sentencia de la Excelentísima Corte Suprema que conociendo del recurso de protección dispuso que la resolución de la controversia correspondía a la institucionalidad ambiental, los recurrentes indican que la sentencia pronunciada en virtud de dicha acción cautelar no produce cosa juzgada material o sustancial, por lo tanto, su contenido no puede ser contradicho por normativa legal, y menos, por la interpretación que realice de esta un órgano de la Administración del Estado como el SEA.

Así, finalizan argumentando que todo pronunciamiento substantivo sobre la controversia ambiental debe ser resuelto por la institucionalidad ambiental creada para tal efecto. En otras palabras, la utilización de la vía judicial, en base a la cual el SEA justificaría su inhibición absoluta de seguir conociendo los recursos administrativos pendientes, resolvió que esto debe ser resuelto precisamente por dicho Servicio y, eventualmente, por los Tribunales Ambientales.

4. Que, en contra de la R.E. N° 1227/2016 se interpuso el recurso de reposición individualizado en el Visto N° 2 del presente acto, con fecha 24 de noviembre de 2016, el cual sostiene, en lo que importa, lo siguiente:

4.1. El Director Ejecutivo del SEA habría cometido un grave error al no considerar la verdadera decisión de fondo de la Excelentísima Corte Suprema, que sería aquella contenida no en la sentencia de casación sino en la sentencia de reemplazo que al efecto dictara en los

mismos autos, la cual declara inadmisibles las reclamaciones judiciales interpuestas por no haberse cumplido los presupuestos procesales.

En efecto, el argumento contenido en el fallo de casación habría servido al Máximo Tribunal para justificar la acción del SEA, consistente en no dar tramitación a las reclamaciones administrativas ante la pendencia de la acción de protección, pero en caso alguno señalaría que la inhibición correspondiente opera *ad perpetuam*, ya que esta noción iría en contra de la norma y de la naturaleza de la acción constitucional de protección que al no producir cosa juzgada material no podría tener un efecto perpetuo en el derecho, sino que intrínsecamente provisorio, con la finalidad exclusiva de restablecer el imperio del derecho respecto de una acción u omisión conculcadora de derechos constitucionales.

- 4.2. La recurrente agrega que la decisión confirmatoria de la Excelentísima Corte Suprema se funda en que existen reclamaciones administrativas pendientes de ser resueltas y que, precisamente, esa es la vía preferible para conocer del asunto controvertido, concluyendo que *"En el sentido en que el SEA ha interpretado la sentencia de Casación del mismo tribunal, es evidente que se produce un resultado completamente desarmónico y manifestamente contradictorio, en tanto es el mismo tribunal que por un lado dice, en el fallo de protección, que primero deben resolverse las reclamaciones administrativas, y luego señala, en el fallo de casación, que aquello no pudo hacerse por encontrarse el órgano inhibido. Estas dos ideas permiten confirmar que el efecto inhibitorio de la acción de protección no puede ser mayor al propio efecto de cosa juzgada meramente formal que produce su sentencia y que no tiene la fuerza de fijar una situación jurídica perpetua"*.
- 4.3. Por otro lado, se reclama que la R.E. N° 1227/2016 haría caso omiso a la norma constitucional del artículo 20 de la CPR que indica que la acción de protección se puede ejercer por el afectado, "sin perjuicio de los demás derechos que pueda hacer valer ante la autoridad o los tribunales correspondientes", de manera que siempre sería compatible con las demás acciones procedentes, sean estas judiciales o administrativas.

En consecuencia, el recurso de reposición invocado plantea que la sentencia de casación del Máximo Tribunal debe ser interpretada como un resguardo del principio de orden consecutivo legal con el fin de evitar posibles decisiones contradictorias entre la sede de protección y la sede administrativa, pero en ningún caso tiene la función de limitar la competencia del Director Ejecutivo del SEA, puesto que el propio artículo 20 de la Carta Fundamental impediría que así sea.

- 4.4. Luego, la presentación de la recurrente expone que en el caso de marras no se cumpliría con los requisitos que el propio Director Ejecutivo del SEA establece para la identidad de la pretensión. Así, doña María Cecilia Binimelis Delpiano sería tercero coadyuvante del recurso de protección, por lo que su pretensión no podría ser idéntica a la del recurso de reclamación, toda vez que conforme al artículo 23 del Código de Procedimiento Civil, tendría un interés actual en el resultado del juicio, el cual puede hacer valer legítimamente interviniendo en él, pero no es parte directa del juicio.

A su vez, estima que la causa a pedir de ambas acciones sería distinta, aclarando que el petitorio, por su parte, no sería otra cosa que la medida súplica que se le hace a la autoridad en virtud de la exigencia del interés pretendido. Agregando que en la especie, tanto en las reclamaciones como en el recurso de protección se solicitó que se dejara sin efecto la RCA N° 373/2013, esto es, configurando el petitorio. Sin embargo, a juicio de la recurrente, ello por ningún motivo significaría que el interés que exige tutelar sea el mismo, puesto que ambos están establecidos en normas diferentes y se basan en cuestiones distintas.

La reclamación del artículo 29 de la LBGMA se funda en la no consideración de las observaciones ciudadanas de una persona que las hubiera formulado en el marco de la participación ciudadana de la evaluación ambiental de un proyecto, mientras que el recurso de protección tiene una causal de pedir que se limita a la restitución del imperio del derecho frente a una situación conculcadora de garantías fundamentales.

5. Que, al respecto esta Dirección Ejecutiva estima lo que se indica a continuación:

- 5.1. La CPR, en su artículo 76 ha establecido expresamente que "La facultad de conocer de las causas civiles y criminales, de resolverlas y de hacer ejecutar lo juzgado, pertenece exclusivamente a los tribunales establecidos por la ley. Ni el Presidente de la República ni el Congreso pueden, en caso alguno, ejercer funciones judiciales, avocarse causas pendientes, **revisar los fundamentos o contenido de sus resoluciones** o hacer revivir procesos fenecidos.

Reclamada su intervención en forma legal y en negocios de su competencia, no podrán excusarse de ejercer su autoridad, ni aun por falta de ley que resuelva la contienda o asunto sometidos a su decisión.

Para hacer ejecutar sus resoluciones, y practicar o hacer practicar los actos de instrucción que determine la ley, los tribunales ordinarios de justicia y los especiales que integran el Poder Judicial, podrán impartir órdenes directas a la fuerza pública o ejercer los medios de acción conducentes de que dispusieren. Los demás tribunales lo harán en la forma que la ley determine.

La autoridad requerida deberá cumplir sin más trámite el mandato judicial y no podrá calificar su fundamento u oportunidad, ni la justicia o legalidad de la resolución que se trata de ejecutar" (énfasis agregado).

- 5.2. En ese orden de ideas, los principios de legalidad y juridicidad de la actuación pública, recogidos en los artículos 6° y 7° de la Carta Fundamental y 2° de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, suponen que todas las autoridades y funcionarios del Estado deben someterse al ordenamiento jurídico en el ejercicio de sus funciones.
- 5.3. En el caso de marras, la Excelentísima Corte Suprema en la sentencia de fecha 13 de septiembre de 2016, en autos rol de ingreso N° 19.302-2016, determinó en relación a su interpretación del concepto de "inhibición" contemplado en el artículo 54 de la ley N° 19.880, aplicable en la especie, lo siguiente:

"VIGÉSIMO SEGUNDO: Que, en esas condiciones, resulta forzoso concluir que al admitir a tramitación la reclamación de ilegalidad deducida en sede administrativa y continuar con el curso del procedimiento en la forma descrita, el Servicio de Evaluación Ambiental ha vulnerado la norma prohibitiva reproducida precedentemente, vale decir, el inciso tercero del artículo 54 de la Ley N° 19.880, que dispone de manera imperativa y categórica que dicho ente público se halla inhibido para actuar del modo en que lo hizo.

En efecto, de su sola lectura aparece con toda claridad que la mera deducción de una acción judicial por el interesado coloca a la Administración en la imposibilidad de conocer de cualquier reclamación que dicha persona intente respecto de la misma pretensión, de lo que se sigue que, una vez interpuesto el recurso judicial, la autoridad administrativa se debe inhibir del conocimiento y decisión de todo recurso que ante la misma se deduzca en relación al acto administrativo de que se trate". (Énfasis agregado).

"VIGÉSIMO CUARTO: Que, por último, es del caso consignar que el órgano de la Administración que intervino en autos no sólo erró al disponer la tramitación del asunto que le fuera sometido, sino que, además, incurrió en tal yerro al no inhibirse del conocimiento de los recursos de reclamación de que se trata en cuanto supo de la existencia del recurso de protección intentado y, todavía más, al disponer solamente la "suspensión" de tal conocimiento, mediante la Resolución Exenta N° 1207, de 23 de diciembre de 2013.

En efecto, al tenor de lo prescrito en el tantas veces mencionado artículo 54, el Servicio de Evaluación Ambiental no pudo ignorar durante 54 días los insoslayables efectos del citado mandato legal, después de haber tenido noticia cierta de la existencia de la acción cautelar presentada ante la Corte de Apelaciones de Santiago, pues semejante dilación contradice por completo el contenido del texto legal referido.

Además, el yerro indicado se ve agravado al considerar que, en lugar de inhibirse del conocimiento de los recursos de que se trata, la autoridad únicamente suspendió su actividad. Al respecto el artículo 20 del Código Civil contiene una regla de interpretación en cuya virtud las 'palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras'. En tal perspectiva cabe subrayar que el verbo inhibir empleado por el legislador en el artículo 54 significa, en conformidad a la definición contenida en el Diccionario de la Lengua Española, "impedir o reprimir el ejercicio de facultades o hábitos", en tanto que la voz "suspender" implica, según esa misma fuente, "detener o diferir por algún tiempo una acción u obra" (definiciones disponibles en los hiperenlaces <http://dle.rae.es/?id=Lbdgct3> y <http://dle.rae.es/?id=Yp0F2Mc>). La diferencia entre ambas expresiones salta a la vista. Una, **la inhibición consagrada en el artículo 54, supone un impedimento, la imposibilidad de realizar algo, en la especie, de conocer de la reclamación intentada en sede administrativa.** La otra, esto es, **la suspensión decretada por la autoridad, conlleva una mera dilación o retraso en el ejercicio de una cierta atribución. En consecuencia, si el legislador prescribe que la interposición de una acción jurisdiccional impide a la autoridad ejercer, desde ese momento, las atribuciones que le son propias en esta materia, malamente el Servicio de Evaluación Ambiental pudo diferir temporalmente el empleo de las mismas**". (Énfasis agregado).

- 5.4. Expuesto lo anterior, forzoso es concluir que, para este caso concreto debido al efecto relativo de las sentencias, que consagra el inciso final del artículo 3° del Código Civil, el Máximo Tribunal establece una distinción de los conceptos "inhibición" y "suspensión". Respecto al primero le atribuye una pérdida de competencia definitiva de la Administración para conocer de los asuntos que fueron sometidos a los Tribunales de Justicia, mientras que en cuanto al segundo establece una pérdida de competencia temporal, esto es, que el órgano de la Administración del Estado podrá diferir en el tiempo el ejercicio de su potestad.

Además, aclara que en el presente caso procede la inhibición del Director Ejecutivo del SEA para conocer de aquellos recursos de reclamación que fueron interpuestos por las personas naturales y jurídicas que también presentaron un recurso judicial, a saber, acción de protección.

- 5.5. Que, con fecha 4 de octubre de 2016 el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 174 del Código de Procedimiento Civil, dictó el "cúmplase" de la sentencia anterior.

- 5.6. Por consiguiente, el Director Ejecutivo del SEA a través de la R.E. N° 1227/2016 dio cumplimiento a lo ordenado por la Excelentísima Corte Suprema, sin calificar los fundamentos de fondo que dieron lugar a la decisión ni la legalidad de la sentencia, por orden expresa del mandato constitucional mencionado.

6. Que, en virtud de lo expuesto;

RESUELVO:

1. **Rechazar** los recursos de reposición antes singularizados, por las razones expuestas en el Considerando N° 5 de la presente resolución.

Anótese, notifíquese por carta certificada a los Recurrentes y al Proponente y archívese.



JORGE TRONCOSO CONTRERAS
Director Ejecutivo
Servicio de Evaluación Ambiental

CSF/IMM

Carta Certificada:

- Doña María Nora González Jaraquemada y doña Valentina Durán Medina, en representación de doña Paola Moreno Roble, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra", doña Sandra Sánchez Pérez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 2", don José Ávila Ramírez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 3", don Raúl Prieto Sánchez, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 4", doña Margarita Huenchupan Millavil, en su calidad de representante del Comité de Allegados "Los sin Tierra 5"; doña Catalina Huerta Bau; doña Elizabeth Henríquez Leiva; doña Lidia Patricia Vera Barrera; doña Zaydee Abdala Moll (Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho, Facultad de Derecho Universidad de Chile, Avenida Santa María 0200, Providencia).
- Don Diego Lillo Goffreri, en representación de Doña Cecilia María Binimelis Delpiano (Veracruz N° 4569, Comuna de Lo Espejo).
- José Fernando Aguirre Díaz, en representación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (Morandé N° 115, piso 6, Comuna de Santiago).
- Superintendencia del Medio Ambiente.

Distribución:

- Dirección Ejecutiva, SEA.
- División Jurídica, SEA.
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA.
- Departamento de Recursos de Reclamación.
- Archivo Rol 29/13

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

REPÚBLICA DE CHILE
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
DIRECCIÓN EJECUTIVA



RESUELVE RECURSO DE
RECLAMACIÓN, ATINENTE AL
PROYECTO "MEJORAMIENTO INTEGRAL
DE LA INFRAESTRUCTURA
FERROVIARIA TRAMO: SANTIAGO -
RANCAGUA", CUYO PROPONENTE ES
EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL
ESTADO

RESOLUCIÓN EXENTA N° 0062 /2017

SANTIAGO, 18 ENE 2017

VISTOS:

1. El recurso de reclamación interpuesto con fecha 7 de junio de 2013, por don Orlando Enrique Gálvez Abrigo, en contra de la Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, "SEA").
2. El recurso de reclamación interpuesto con fecha 19 de junio de 2013, por doña Jessica Catalina Lobos Quelempán, en su calidad de representante del Comité "El Canelo", en contra de la Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA.
3. El recurso de reclamación interpuesto con fecha 19 de junio de 2013, por don Arturo Navarrete Tarragó, en contra de la Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA.
4. El recurso de reclamación interpuesto con fecha 20 de junio de 2013, en contra de la Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, por parte de las personas que se detallan a continuación:
 - 4.1. Doña Filomena Jiménez Ibacache, en representación del Club del Adulto Mayor Mudechi.
 - 4.2. Doña Olga Margarita Moscoso Santibáñez, en representación del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso.
 - 4.3. Don Alejandro Colipi Pichun.
 - 4.4. Doña Lidia del Carmen Silva Bueno, en representación de la Junta de Vecinos Alcalde Atilio Mendoza, comuna de Lo Espejo.
 - 4.5. Doña Lorena Bernardita Pérez Cea.
5. La Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA (en adelante, "RCA N° 373/2013"), que calificó ambientalmente favorable la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, "DIA") del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua" (en adelante, el "Proyecto"),

cuyo proponente es Empresa de los Ferrocarriles del Estado (en adelante e indistintamente, el "Proponente", "EFE" o el "responsable del Proyecto").

6. La sentencia de fecha 13 de septiembre de 2016, de la Excelentísima Corte Suprema, en autos rol de ingreso N° 19.302-2016, caratulada "Sánchez Pérez Sandra y Otros con Director Ejecutivo de Evaluación Ambiental".
7. La resolución de fecha 4 de octubre de 2016, del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, en la causa R-35-2014, caratulada "Sánchez Pérez Sandra / Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental (Res. Ex. N° 0373 / 2013)".
8. La Resolución Exenta N° 1175, de 13 de octubre de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que cumple lo ordenado y deja sin efecto lo que indica.
9. La Resolución Exenta N° 1227, de 21 de octubre de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA que se inhibe de conocer los recursos de reclamación de las personas naturales y jurídicas que indica.
10. La Resolución Exenta N° 1270, de fecha 2 de noviembre de 2016, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que admite a trámite los recursos de reclamación ya singularizados.
11. La presentación de fecha 28 de noviembre de 2016, de doña Marisa Kausel Contador y de don Juan Pablo Lorenzini Paci, ambos en representación de EFE, mediante la cual evacúa traslado, solicitando el rechazo de las reclamaciones administrativas interpuestas en contra de la RCA N° 373/2013.
12. Los demás antecedentes que constan tanto en el expediente de evaluación de impacto ambiental del Proyecto como en el de reclamación administrativa.
13. Lo dispuesto en la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante, "LBGMA"); en el artículo 2°, del decreto supremo N° 95, de 2001, que refunde, coordina y sistematiza el Decreto Supremo N° 30, de 1997, ambos del Ministerio Secretaría General de la Presidencia (en adelante, "MINSEGPRES"), Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, "RSEIA"); en el artículo primero transitorio del decreto supremo N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que contiene el nuevo Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; en el decreto supremo N° 65, de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra a don Jorge Troncoso Contreras como Director Ejecutivo del SEA; en el decreto con fuerza de ley N° 1/18.653, de 2000, del MINSEGPRES, que fija 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, que Establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; 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. El Proyecto sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, "SEIA") consiste en lo siguiente:
 - La construcción de dos vías férreas adicionales entre Santiago y Nos, lo que implicará una redefinición completa del haz de vías.

En la respuesta 1.1 de la Adenda N° 3 el Proponente precisa que el Proyecto "(...) corresponde a una modificación del actual servicio de transporte de pasajeros, que contempla la construcción de dos vías férreas adicionales en el tramo Alameda – Nos,

adicionales a las dos existentes, manteniendo inalteradas las actuales dos vías que existen hasta Rancagua”.

- La operación de los servicios de pasajeros: Santiago – Nos de tipo urbano (Nos Express), Santiago – Rancagua de tipo interurbano (Rancagua Express) y Santiago – Chillán (Terra Sur).
- El servicio de pasajeros de tipo urbano entre las Estaciones Alameda y Nos, operará integrado completamente al Transantiago, es decir, existirá integración tarifaria e integración intermodal en las principales estaciones.
- El mejoramiento y/o construcción de estaciones con mesanina soterrada de las Estaciones Lo Valledor, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, Lo Blanco, Freire, San Bernardo, Maestranza y Nos, y con mesanina superficial de las Estaciones Alameda, Buin Zoo, Buin, Linderos, Paine, Hospital, San Francisco de Mostazal, Graneros y Rancagua.
- La construcción de las Cocheras Nos para el estacionamiento de los trenes que realizan el servicio de pasajeros, que se localizarán en terrenos de la Estación Nos, ubicada en la comuna de San Bernardo.
- En la actual Maestranza San Eugenio, ubicada en la comuna de San Bernardo, se realizará el mantenimiento y lavado de los nuevos trenes que se adquirirán para los servicios de pasajeros.
- El mejoramiento integral en el tramo Santiago – Rancagua de los sistemas de señalización, energía, comunicaciones, peajes, etc.
- La renovación de la flota de material rodante porque se comprarán 13 trenes, marca ALSTOM, modelo CIVIA, de 2 coches cada tren, los cuales serán adquiridos en forma progresiva. La operación del primer tren se prevé para noviembre 2013, hasta completar el último, con fecha estimada para junio 2014.

Cabe destacar, que inicialmente el Proyecto contemplaba la construcción de la Subestación (en adelante, “S/E”) La Oveja, localizada a la altura del kilómetro 11,750, al costado suroriente de la Avenida Ochagavía. No obstante, en repuesta 1.1, letra b), de la Adenda N° 2, EFE indica “(...) la S/E La Oveja y considerando los informes de ingeniería recientes, se ha decidido excluir su construcción y operación del proyecto en evaluación, por cuanto la S/E Lo Espejo, en operación, posee capacidad instalada suficiente para los requerimientos del proyecto”.

Por su parte, el objetivo del Proyecto consiste en mejorar las condiciones de seguridad de la vía férrea 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 las ciudades de Santiago y Rancagua, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados.

Asimismo, considera dos tramos de relevancia, a saber: tramo Santiago – Nos, que concentra la mayor cantidad de obras debido a que es donde hay mayor tráfico urbano e interurbano y el tramo Nos – Rancagua, de carácter rural.

En esa línea, cabe señalar que sólo contempla el servicio de pasajeros, y no afecta la actual operación del transporte de carga, servicio que no forma parte del Proyecto, y que todas las obras, incluyendo vías férreas y estaciones estarán orientadas a cubrir las necesidades del transporte de pasajeros y no de carga, no modificando la operatividad de los trenes de carga.

Para contextualizar, se hace presente que el proyecto “Rancagua Express” considera un plan de mejoramiento integral de los servicios ferroviarios de pasajeros entre las ciudades de Santiago y Rancagua, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados, el que se divide en 3 subproyectos: (i) Subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, (ii)

Subproyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria" y (iii) Subproyecto "Renovación Flota Material Rodante". En ese contexto, la DIA del Proyecto sometido a evaluación de impacto ambiental, corresponde solamente al subproyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria".

2. Que, el Director Ejecutivo del SEA calificó ambientalmente favorable la DIA del Proyecto mediante la RCA N° 373/2013.
3. Que, mediante la sentencia de fecha 13 de septiembre de 2016, la Excelentísima Corte Suprema, en autos rol de ingreso N° 19.302-2016, caratulado "Sánchez Pérez Sandra y Otros con Director Ejecutivo de Evaluación Ambiental", ordenó a esta Dirección Ejecutiva, en lo pertinente, lo siguiente:
 - 3.1. Dejar sin efecto todo lo obrado en el procedimiento de reclamación con anterioridad a la fecha de dictación de la mencionada sentencia.
 - 3.2. Inhibirse del conocimiento de los recursos de reclamación interpuestos por las personas naturales y jurídicas que optaron por deducir la acción de protección ante la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago, en autos rol N° 31.177-2013, caratulados "Ximena Carzola Carzola y Otros con Servicio de Evaluación Ambiental", atendido que ambas acciones – administrativa y jurisdiccional – contienen la misma pretensión, esto es, dejar sin efecto la RCA N° 373/2013.
4. Que, con fecha 4 de octubre de 2016 el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 174 del Código de Procedimiento Civil, dictó el "cúmplase" de la sentencia de fecha 13 de septiembre de 2016 referida.
5. Que, mediante la Resolución Exenta N° 1175, de 13 de octubre de 2016, esta Dirección Ejecutiva del SEA, cumple lo ordenado en el Considerando N° 3.1 anterior y deja sin efecto todo lo obrado en el presente procedimiento de reclamación en contra de la RCA N° 373/2013.
6. Que, mediante la Resolución Exenta N° 1227, de 21 de octubre de 2016, esta Dirección Ejecutiva del SEA, cumple lo ordenado en el Considerando N° 3.2 precedente y se inhibe de conocer los recursos de reclamación interpuestos con fechas 7 y 19 de junio de 2013, de las personas naturales y jurídicas que indica.
7. Que, en contra de la RCA N° 373/2013, se interpusieron cuatro recursos de reclamación contemplados en el artículo 29 de la LBGMA, por cuanto dicha resolución no habría ponderado en forma adecuada las observaciones efectuadas, infringiendo lo establecido en los artículos 28 y 29 del mismo cuerpo normativo, en relación a los artículos 45 y 46 del RSEIA. Los fundamentos de los recursos se resumen conforme se pasa a exponer:
 - 7.1. Que, se presentó el recurso de reclamación individualizado en el Visto N° 1 del presente acto administrativo, solicitando que se consideren debidamente sus observaciones en los fundamentos de la RCA impugnada, modificando y rechazando el Proyecto, todo en atención a los siguientes fundamentos:
 - 7.1.1. Supuesta separación de la comunidad con el resto de la comuna: Al hacer los muros y cercos de las nuevas vías se separaría la población del reclamante, a saber, Lo Espejo, del resto de ellas. Del mismo modo sucedería con las comunas al norte y al sur.

Al respecto, la RCA N° 373/2013 habría señalado que "(...) en relación al potencial aislamiento que generaría el cierre y reducción de pasos vehiculares y peatonales y la consecuente afectación a la calidad de vida de las comunidades, cabe señalar que **las obras referidas no forman parte del Proyecto actualmente en evaluación ambiental**, sino que corresponden al sub proyecto de 'Seguridad y Confinamiento' desarrollado por EFE" (énfasis en el original). Lo anterior, a juicio del recurrente, no puede

considerarse una respuesta satisfactoria a la significativa alteración del sistema de vida en la comuna.

En efecto, agrega que el Proyecto y el aumento de la frecuencia en el paso de los trenes, inevitablemente se tornará en la práctica en un verdadero "muro" que dividirá la comuna de Lo Espejo en dos, por trenes de alta velocidad que pasarán cada 4 u 8 minutos, siendo muy difícil poder cruzar la línea férrea para llevar a cabo sus labores y actividades cotidianas.

Además, indica que la respuesta no cumpliría con los estándares que el propio SEA se ha impuesto, en especial, los criterios de: completitud y precisión, ya que no se basaría en los antecedentes que forman parte de la presente evaluación ambiental; autosuficiencia, atendido que se hace referencia a un proyecto distinto cuyos antecedentes completos no los tiene a la vista; e independencia, puesto que se basaría únicamente en la respuesta que le da el titular, sin hacer mayor reparos.

Lo expuesto, según el reclamante, vulneraría el artículo 11, letra c) de la LBGMA, al ingresar una DIA en lugar de un Estudio de Impacto Ambiental (en adelante, "EIA"), no considerando ninguna medida de mitigación, compensación o reparación respecto del impacto que el presente proyecto genera. Además, la respuesta otorgada por la autoridad ambiental reconocería explícitamente que hay un fraccionamiento ilegal del verdadero proyecto denominado "Rancagua Express".

- 7.1.2. Supuesta saturación de ruidos por efecto del mayor tráfico de ferrocarriles: El tráfico proyectado, esto es, 1 cada 4 minutos, que sería altísimo traería una contaminación de ruidos el cual no dejará lugar al descanso auditivo y a un sueño normal en las noches.

En cuanto a la observación precedente, la respuesta de la RCA impugnada, simplemente establecería que los trenes de carga de tráfico nocturno, "*no forman parte del proyecto*". Es decir, nuevamente no respondería nada al respecto y dejaría fuera de la evaluación del Proyecto los impactos producidos por los actuales trenes de carga, sin asegurarse si dichos trenes aumentarán tras la ejecución de las obras de mejoramiento.

La respuesta, a juicio del reclamante, vulneraría el criterio de la independencia necesaria para "considerar" o "evaluar técnicamente" una observación, ya que sólo haría referencia a los resultados de los estudios acústicos y de vibraciones realizados por el Proponente "*que acreditan el cumplimiento de estándares internacionales en esta materia*", los cuales sólo se harían cargo del transporte de pasajeros que se realizará entre las 7:00 y 22:00 horas.

Al respecto, señala que diferentes estudios coinciden en que la contaminación acústica, no sólo se debe medir según el nivel de intensidad – en decibelios o dB –, sino también por la frecuencia de la exposición al ruido – continuo o intermitente –, así como por la hora de la exposición – durante día o la noche –, y la duración de tiempo durante la cual una persona o comunidad está expuesto al ruido – días, meses, o años –. De acuerdo a estos criterios, estima que el estudio de ruido y vibraciones a que hace referencia la respuesta de la autoridad ambiental no mide la real exposición al ruido de las zonas intervenidas conforme a estos criterios, ya que no consideraría el impacto total de la exposición de las personas al ruido, porque simplemente se excluiría el transporte nocturno de la evaluación.

Agrega que la DIA y la Adenda N° 1 señala que "(...) actualmente, todos estos servicios de transporte metropolitano, interurbano (expreso) y de larga distancia, operan **junto con transportes de cargas** a lo largo de una doble vía electrificada (...)"; y que el Proyecto "**no afectará la actual operación de**

los transporte de carga" (énfasis en el original). Por ello, sería innegable que el Proyecto generará efectos sinérgicos con respecto a la frecuencia y cantidad de trenes que hoy transitan tanto durante el día, como durante la noche, más aún si se considera que el Proyecto pretende aumentar al doble las vías férreas y la cantidad de trenes que las transitarán durante el día y que no alterará el tránsito de trenes de carga nocturnos, incumpléndose con el artículo 11 ter de la LBGMA.

En consecuencia, según el recurrente, existiría incertidumbre en lo relativo al impacto de las emisiones de ruido en la salud de las personas que habitan en las cercanías a la línea, considerando que la Organización Mundial de la Salud expondría que el riesgo de pérdida de la audición y los trastornos del sueño pueden aumentar cuando la exposición al ruido está asociada a exposición a vibraciones, tal como es el caso de las líneas férreas, sobre todo si estas son constantes y prolongadas.

Por último, estima que el ingreso del Proyecto como DIA y no como EIA vulneraría el artículo 11, letra a), de la LBGMA.

- 7.1.3. Supuesta destrucción de viviendas por la vibración producida por el paso de los trenes: La vibración del terreno traería como consecuencia la destrucción de las viviendas del reclamante y vecinos, las que ya estarían dañadas con el paso actual de la abundancia de trenes.

En relación a esta materia reclamada, el recurrente alega que la RCA N° 373/2013, simplemente no se pronunciaría respecto del daño que las vibraciones generan actualmente y que podrán generar en el futuro en las viviendas, sobre todo en aquellas que se situarían a sólo 8 m de la actual línea del tren. Adiciona que nuevamente la RCA impugnada se referiría al cumplimiento de estándares internacionales de emisión de ruido y vibraciones por parte del Proponente, sin evaluar ni determinar en concreto el daño ya generado en las viviendas ni demostrar mediante estudio alguno que no se van a generar nuevos daños por el aumento en la frecuencia de trenes.

- 7.2. Que, se presentó el recurso de reclamación individualizado en el Visto N° 2 del presente acto administrativo, solicitando que se dé lugar a la reclamación en todas sus partes y se declare que el Proyecto no cumple con la normativa ambiental y, en consecuencia, se revoque la RCA impugnada, ordenando recalificarlo a través de un EIA, por presentar los efectos de las letras a) y c) del artículo 11 de la LBGMA, todo en atención a los fundamentos que se resumen conforme se pasa a exponer:

- 7.2.1. La reclamante hace referencia al Oficio Ord. D.E. N° 130528, de fecha 1 de abril de 2013, del Director Ejecutivo del SEA, que imparte instrucciones sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, poniendo énfasis a lo establecido en el punto 5 de dicho instructivo, sobre el "Cómo se deben considerar las observaciones ciudadanas", estableciendo una serie de criterios, a saber, completitud y precisión, autosuficiencia, claridad, sistematización y edición, independencia, autoría impersonal y actualización de la consideración.

- 7.2.2. En relación a su observación N° 8, relativa a que no se tendría claridad respecto de cuál será el impacto en términos de ruido, considerando la alta frecuencia de trenes y la cercanía a sectores residenciales, junto con que el hecho de cortar el Cruce Las Ovejas, que une las comunas de El Bosque y San Bernardo, y sólo habilitarlo como paso peatonal significaría cortar una de las vías alternativas con mayor tránsito, quedando aislados e inseguros, la recurrente indica que en vista del criterio de "completitud y precisión", esta inquietud no habría sido considerada debidamente, puesto que no da respuesta a la solicitud de un EIA para la evaluación.

Además, estima que las constantes remisiones a proyectos de los cuales no se tiene información, más que ciertos atisbos entregados en anexos de la DIA, y/o Adendas entregadas por el Proponente, no puede corresponder a una consideración técnica suficiente para este tipo de presentaciones, quedando al deber la respuesta entregada por el Director Ejecutivo a los observantes de este caso.

Agrega que si el responsable del Proyecto acompañó en algún anexo y/o Adenda información que pudiese responder a la observación, como es el caso del cruce Las Ovejas, en vista de los criterios de autosuficiencia, claridad e independencia, debió la autoridad señalar esta situación, juzgando la observación en base a los antecedentes de todo el expediente de evaluación, y dar una respuesta clara sobre el punto, cosa que no habría realizado, limitándose a explicar que aquellos antecedentes se encuentran en un proyecto distinto, y no tomando en cuenta lo que esta misma Dirección evaluó.

- 7.2.3. La reclamante concluye su presentación manifestando que la falta de consideración a la observación expuesta, no se condeciría con el estándar con que deberían ser evaluadas las observaciones ciudadanas, que de conformidad al artículo 30 bis de la LBGMA, es la debida consideración. Asimismo, indica que esta falta de argumentación sería tan grave, que impediría apreciar el fundamento del acto administrativo y que, por ende, haría arbitraria su dictación.

Es por esta razón, a juicio de la recurrente, que, por ejemplo, cuando la Dirección Ejecutiva del SEA señala que el subproyecto "*seguridad y confinamiento*" no correspondería al Proyecto en evaluación, no satisface el estándar de evaluación y la decisión de no considerar dicha observación, sin explicitar su fundamento, lo convierte en un acto arbitrario.

En efecto, argumenta que esta no consideración traería como consecuencia que el Proyecto fuese aprobado mediante la RCA N° 373/2013, pues de haber sido considerada debidamente, la Dirección Ejecutiva hubiese calificado desfavorablemente la DIA, por encontrarse fraccionado el Proyecto y por no existir antecedentes que permitieran descartar los efectos, características y circunstancias del artículo 11, letras a) y c), de la LBGMA.

Adiciona que esta variación de instrumento traería como consecuencia principal, que no se hayan descartado los efectos, características y circunstancias contemplados en el artículo 11 de la LBGMA, generados por los otros dos subproyectos, ni tampoco los impactos ambientales sinérgicos generados por los tres subproyectos interactuando en su conjunto; además, de dejar sin posibilidad de participación a los ciudadanos respecto a los impactos que generarán aquellos dos sub proyectos que no han sido evaluados, pero sin cuya ejecución, el primero no podría funcionar de manera cabal.

- 7.3. Que, se presentó el recurso de reclamación individualizado en el Visto N° 3 del presente acto administrativo, solicitando que la RCA impugnada sea derogada o sea suspendida hasta que el Proponente de respuestas claras y precisas a lo que se estaba solicitando y preguntado, mediante la entrega de antecedentes técnicos que sustenten tales afirmaciones, lo cual no habría ocurrido en este caso, todo en atención a los fundamentos que se resumen conforme se pasa a exponer:

- 7.3.1. El recurrente reclama su observación N° 132, referida a aspectos relevantes a considerar para que el Proyecto ingrese al SEIA como un EIA: afectación a las formas de vida de las personas. Al respecto, indica que no se considerarían los efectos de elevar la cantidad de pasajeros por vía

ferroviaria de 5 millones a 20 millones de personas, afectando la forma y calidad de vida de aquellas.

Particularmente, estima que no se evaluarían los efectos del Proyecto en relación a la conexión con el Transantiago y la hora punta, agregando que sería necesario contar con estudios de flujo de pasajeros y someterlos a evaluación de psicólogos, antropólogos y confrontarlos con la capacidad del sistema de transporte. Además, requirió indicar de qué forma se evaluaron los impactos que se producirán en los dos principales medios de transporte de la capital, manifestando que se debió presentar un estudio coordinado de ambos medios de transporte, exponiendo su complementación y sus efectos en la comunidad.

Asimismo, señala que la redistribución de asentamientos poblacionales producto del acortamiento de los tiempos de desplazamiento entre los sectores urbano-rurales, aumentaría el crecimiento horizontal de la ciudad de Santiago, lo cual debería ser evaluado en un EIA. En esa línea, alega también que muchas de las obras de los pasos desnivelados y de las estaciones se ejecutan en lugares donde se localizan poblaciones – Nos, Buin, Linderos, Paine – de manera que deberían evaluarse mediante un EIA.

Ahora bien, en cuanto a la respuesta que entregó la autoridad ambiental a la observación descrita, el reclamante arguye que se desearía de plano al desvincular el Transantiago con el impacto de uno de los principales medios de transporte que se encuentra plenamente integrado e interrelacionado, sin ni siquiera fundarse en un informe profesional técnico que mida tales efectos. En efecto, no considerar un impacto como este sería no someterse al espíritu de la Institucionalidad Ambiental del país.

Asimismo, en relación a que no se consideran los pasos desnivelados, hace presente que el Servicio de Vivienda y Urbanismo habría iniciado el proceso de expropiación de los terrenos necesarios para la materialización de los pasos desnivelados, vinculándolos expresamente al Transantiago y a EFE, lo cual diferiría con lo indicado en la RCA que se reclama.

- 7.3.2. Otra alegación a la observación N° 132, se refiere al ingreso al SEIA de la totalidad del Proyecto: se excluye de la evaluación el subproyecto de "Seguridad y Confinamiento". Específicamente, no se aclararía el por qué el sub-proyecto de Seguridad y Confinamiento no formaría parte del proyecto integral de mejoramiento de infraestructura.

En ese contexto, el recurrente hace referencia a que la inversión indicada en la DIA es el proyecto total, por ende se incluyen los sub-proyectos, pero se excluye la evaluación ambiental del sub-proyecto "Seguridad y Confinamiento". Agrega que sería errado el argumento del Proponente respecto al mencionado sub-proyecto por una cuestión de una planificación trienal de EFE, ya que no tendría sustento lógico que se complemente e integre con las políticas y criterios mínimos de evaluación ambiental.

Además, estima que existiría una contradicción al dejar fuera de la evaluación una parte del proyecto que se pretende construir paralela y simultáneamente, y que forma parte de un mismo presupuesto de inversión. Por lo demás, no existiría carta de pertinencia que exima del ingreso al SEIA respecto de ambos sub-proyectos, de manera que deberían someterse voluntariamente al SEIA.

En esa línea, según el reclamante, no se aclararía bajo qué criterio ambiental sólo se somete al SEIA una etapa del Proyecto y se excluye de la evaluación ambiental el sub-proyecto de "Seguridad y Confinamiento". Por consiguiente, solicita que se aclare si se puede ejecutar el proyecto "Rancagua Express" sin la ejecución del sub-proyecto de "Seguridad y Confinamiento", lo que

significaría funcionar sin habilitar los pasos desnivelados o bien sin los nuevos carros, ya que de acuerdo a su diseño y características requiere modificar los andenes y las estaciones, con esta pequeña relación de causa efecto.

Agrega que todas las obras son parte directamente relacionadas a la DIA del Proyecto, ya que no se han ejecutado ninguna de las partes por separado, así los pasos desnivelados no podrían excluirse de una evaluación ambiental, ya que forman parte integral de la actividad.

Finalmente, el reclamante señala que el Proyecto afectará la ruta del vino del Maipo y al Buin Zoo, por la intervención de los enlaces a estas áreas turísticas y recreativas.

En relación a la respuesta que entregó la autoridad ambiental a la observación descrita, el reclamante discute que esta no se respondería, ya que sólo se limitaría a indicar que no se consideran los aspectos de pasos desnivelados y de los nuevos carros, concluyendo que no existiría fraccionamiento. Por lo tanto, entiende que se realizará otra evaluación ambiental respecto de los pasos desnivelados y de la incorporación de los nuevos carros.

- 7.3.3. Por último, también se reclama en relación a la observación N° 132, el ingreso al SEIA de los efectos que se generarán en la intervención de los pasos desnivelados de Santiago a Rancagua. En específico, se argumenta que la evaluación ambiental, al no considerar los cambios que se generarán en tales pasos, privaría a la ciudadanía de la información y transparencia para conocer el Proyecto y poder considerar sus efectos.

El recurrente indica que existiría información contrapuesta respecto de los pasos desnivelados, a saber, el cambio a los nuevos pasos desnivelados considerarían la apertura de calles nuevas en zonas urbanas y en zonas rurales que tienen uso agrícola, razón por la cual deben ingresar a evaluación ambiental. Asimismo, indica que se haría necesario contar con estudios de impacto vial, con la finalidad de evaluar efectos en las distintas zonas por el cambio de la totalidad de los pasos desnivelados, particularmente en los lugares más poblados.

En efecto, el cambio de los nuevos pasos desnivelados contemplaría la intervención de canales de riego, los que además se encontrarían en zonas pobladas, aspectos que deberían ser evaluados y aprobados por los órganos competentes. Por lo demás, en los pasos desnivelados de la zona de Paine, se debería evaluar el efecto sobre las napas freáticas ya que se requiere de drenes de aguas lluvias.

El recurrente también menciona que los nuevos pasos desnivelados contemplan la intervención de redes de transmisión eléctrica de media tensión, en los pasos desnivelados de Buin, Bascuñán y Paine, por lo cual se debería analizar la normativa sectorial y sus efectos respecto de los paralelismos y cruzamiento. Además, los pasos actuales que cruzan la línea férrea, se cambiarían por pasos desnivelados, lo que implicaría una afectación a las personas que se transportan en bicicleta, ya que el diseño de estas obras no considera la construcción de ciclovías.

En ese orden de ideas, el reclamante manifiesta que se debería velar por la seguridad de las personas en el sentido que los pasos desnivelados de peatones sean cerrados y estén diseñados con la accesibilidad adecuada para las personas con movilidad reducida, aspectos que afectan la calidad de vida de las personas.

Respecto a la respuesta dada por la autoridad ambiental a la inquietud mencionada, el recurrente reitera que tampoco se habría respondido. Específicamente, estima que se limitaría a indicar que no se consideran los aspectos de pasos desnivelados y de los nuevos carros, y se concluye que los sub-proyectos no forman parte del Proyecto; mientras que da a entender que se realizará otra evaluación ambiental de los pasos desnivelados y de la incorporación de los nuevos carros, toda vez que no se ha considerado su evaluación ambiental en esta RCA.

Es por ello que solicita que se disponga que se deben ingresar a evaluación ambiental todos estos aspectos omitidos en la DIA y la RCA reclamada, debiendo realizarse las evaluaciones técnicas tendientes a asegurar que no se generarán los efectos indicados y cuál será la forma de mitigar sus impactos, toda vez que, teniendo en consideración que es la misma autoridad ambiental que ha afirmado que no se han evaluado ambientalmente, no se podrán ejecutar estos sub proyectos, mientras no se haya realizado su correspondiente evaluación y cuente con calificación favorable, de lo contrario se estaría validando una práctica de fraccionamiento contraria a la normativa ambiental.

- 7.4. Que, se presentó el recurso de reclamación individualizado en el Visto N° 4 del presente acto administrativo, solicitando que se revise el procedimiento ambiental y la resolución que calificó favorablemente el Proyecto, y en definitiva, se revoque la RCA N° 373/2013, rechazando la DIA, todo en atención a los fundamentos que se resumen conforme se pasa a exponer:

- 7.4.1. Los recurrentes señalan que el Proyecto no cuantificó adecuadamente los riesgos que representa para la salud de la población en materia de ruidos y vibraciones. Específicamente, no se habría realizado una adecuada modelación y evaluación de las emisiones de ruidos y vibraciones y sus impactos sobre la población afectada, entre la que se encuentra los habitantes de las comunas de Pedro Aguirre Cerda, El Bosque y Lo Espejo.

Al respecto, estiman que la respuesta entregada por la autoridad se basaría sólo en supuestos, como el cambio tecnológico y "niveles de ruido inferiores a los existentes", sin señalar cuáles son los actuales y como serán con o sin Proyecto. Asimismo, se reconocería que las medidas son sólo para la fase de construcción y no para la de operación, que es la que generará mayores y permanentes impactos para la salud. A su vez, exponen que no quedaría claro si el Proyecto cumple con el decreto supremo N° 38, del Ministerio del Medio Ambiente, de 2011, que Establece Norma de Emisión de Ruidos Generados por Fuentes que Indica (en adelante, "D.S. N° 38/2011"), dado que ingresó con posterioridad al 13 de junio de 2012.

- 7.4.2. También se reclama una supuesta alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos. En efecto, los recurrentes manifiestan que en la actualidad la existencia de la vía férrea divide en dos a todas las comunas por las cuales atraviesa, de manera que el Proyecto vendría a agravar el problema y alterar de manera significativa los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos y personas que habitan las comunas afectadas.

Asimismo, estiman que afectará todo el comercio de ferias y a poblaciones, ya que, al implementar o construir muros de aislación y cerrar el paso existente se agudiza las dificultades de conectividad urbana.

Por otra parte, los reclamantes indican que existirían poblaciones que sufrirán el impacto acústico que les afectará desde el punto de vista psicológico. En este contexto, las viviendas también se verían afectadas estructuralmente por las vibraciones y con el consiguiente desmedro en su plusvalía. Por lo que proponen la realización de un EIA.

Por otra parte, los reclamantes indican que existirían poblaciones que sufrirán el impacto acústico que les afectará desde el punto de vista psicológico. En este contexto, las viviendas también se verían afectadas estructuralmente por las vibraciones y con el consiguiente desmedro en su plusvalía. Por lo que proponen la realización de un EIA.

7.4.3. Otra preocupación de los recurrentes tiene relación con la seguridad. Al respecto, manifiestan que el Subproyecto "Seguridad y Confinamiento" sería una parte esencial del Subproyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", que no ha sido evaluado ambientalmente, existiendo una interdependencia funcional entre ambos, ya que la instalación de vallas y protecciones que permitan cercar las vías en las áreas urbanas y sus cercanías, sería un elemento esencial de seguridad, para impedir los riesgos propios de la circulación de trenes y la afectación del derecho a la vida de las personas.

7.4.4. Por otro lado, el presente recurso de reclamación también arguye que la RCA impugnada habría omitido la participación ciudadana y el principio de contradictoriedad. En esa línea, se expone que la Dirección Ejecutiva del SEA contravino lo señalado en el artículo 30 bis de la LBGMA, ya que el Proponente presentó aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que afectan sustantivamente los impactos ambientales del Proyecto pero no hubo participación ciudadana respecto de los Informes consolidados de solicitudes de aclaraciones, rectificaciones y/o ampliaciones (en adelante, "ICSARA") y Adendas.

Por lo tanto, no sólo no se consideraron debidamente las observaciones de las personas naturales y jurídicas en los fundamentos de la RCA N° 373/2013, hechas durante el período de participación ciudadana; sino que, además, no hubo participación ciudadana en relación con los ICSARA y Adendas N° s. 1, 2 y 3. Con lo anterior, además se habría infringido el principio de contradictoriedad, al negarse a los interesados aducir alegaciones y aportar documentos u otros elementos de juicio en cualquier momento del procedimiento.

7.4.5. Finalmente, se alega que el SEA no habría considerado la alternativa del tren subterráneo como mitigación del Proyecto. En efecto, la evaluación ambiental se realizaría sin considerar las observaciones que proponían como medida de mitigación y/o compensación la construcción de las vías férreas en forma soterrada o subterránea.

8. Que, mediante Resolución Exenta N° 1270, de fecha 2 de noviembre de 2016, la Dirección Ejecutiva del SEA admitió a trámite los recursos indicados.

9. Que, mediante la presentación de fecha 28 de noviembre de 2016, doña Marisa Kausel Contador y don Juan Pablo Lorenzini Pací, ambos en representación de EFE, solicitan el rechazo de las reclamaciones administrativas interpuestas en contra de la RCA N° 373/2013, señalando, en síntesis, lo siguiente:

9.1. Manifiestan que las reclamaciones que se han formulado en contra de la RCA N° 373/2013 se refieren a la falta o inadecuada ponderación por parte del SEA de las observaciones ciudadanas que se refieren a los siguientes aspectos: (i) La falta de evaluación de las obras y actividades, principalmente, aquellas que forman parte del Subproyecto, "Seguridad y Confinamiento"; (ii) Las obras del Proyecto en evaluación no generan los efectos de la letra a) del artículo 11 de la LBGMA, específicamente por la generación de ruidos; y (iii) EFE ha vulnerado la prohibición de fraccionamiento de proyecto, establecida en el artículo 11 bis de la LBGMA.

9.2. Al respecto, exponen que cada una de las observaciones por las cuales se reclama, fue debidamente ponderada por la autoridad ambiental, consignándose lo anterior en el texto de la RCA N° 373/2013, el cual revisa detalladamente en el acápite III de

la presentación, cumpliendo con ello, los requisitos de completitud, autosuficiencia y claridad establecidos en el Instructivo N° 135028, de 1 de abril de 2013, lo que constituiría mérito suficiente para el rechazo de los reclamos en análisis.

9.3. No obstante lo anterior, hacen presente que respecto del proyecto de Seguridad y Confinamiento entregan en la presentación antecedentes adicionales, que son consistentes con la información entregada durante la evaluación y vienen en reforzar los argumentos desarrollados en esa oportunidad, en cuanto a que, a juicio de EFE, es un proyecto o actividad independiente y distinto del proyecto sometido a evaluación ambiental y además que es un proyecto que por sus características y naturaleza no debe evaluarse ambientalmente, y menos que deba evaluarse como un EIA.

9.4. En ese contexto, cabe señalar que esta Dirección Ejecutiva ha considerado todo lo expuesto latamente en el cuerpo de la referida presentación y ha tenido a la vista los antecedentes acompañados por el Proponente, a saber, Anexo Uno: Informe de Conectividad "Subprograma "Seguridad y Confinamiento" y Anexo Dos: Informe Subproyecto "Seguridad y Confinamiento", fundamentos que, en lo que corresponda, se harán presente en el análisis de las respectivas materias.

10. Que, en el marco del análisis realizado a los recursos de reclamación presentados por los observantes del periodo de participación ciudadana, singularizados en el Considerando N° 7 del presente acto administrativo, esta Dirección Ejecutiva ha sintetizado los argumentos del Reclamante en los siguientes temas:

I. Artículo 11, letra a), de la LBGMA: Ruido y vibraciones.

II. Artículo 11, letra c), de la LBGMA:

a. Conectividad.

b. Seguridad.

c. Efectos por el aumento de la cantidad de pasajeros y su relación con los principales medios de transporte de la capital.

III. Fraccionamiento de proyecto.

IV. La RCA impugnada habría omitido la participación ciudadana y el principio de contradictoriedad.

V. Falta de consideración de alternativa de tren subterráneo como medida de mitigación.

10.1. Que, en relación al artículo 11, letra a), de la LBGMA: Ruido y Vibraciones, esta Dirección Ejecutiva tiene presente las siguientes consideraciones:

10.1.1. Los reclamantes indican que producto del tránsito de los trenes y su alta frecuencia no se tendría certeza del impacto acústico que se verificará dada la cercanía a sectores residenciales, pudiendo alterar el bienestar mental y auditivo. Además, se señala que no se habría realizado una adecuada modelación que permita evaluar las emisiones y sus impactos sobre la población. Respecto de las vibraciones, alegan que el Proyecto generará vibraciones que aumentarían el deterioro de las viviendas que ya presentan daños respecto del actual flujo de trenes.

10.1.2. El primer análisis que efectuará esta Dirección Ejecutiva a la presente inquietud ciudadana se referirá al ruido y posteriormente a vibraciones. De esta manera, según consta en el proceso de evaluación ambiental, en el Anexo 3 de la DIA, el Proponente entrega un Estudio Acústico el cual señala

que las faenas, tanto de construcción como de instalación de las nuevas vías férreas y estaciones, modificarán el entorno sonoro, generando un aumento de los niveles de presión sonora sobre receptores sensibles existentes dentro del área de influencia (en adelante, "AI"), a los cuales les son aplicables los límites máximos permisibles establecidos por el D.S. N° 38/2011.

Por otro lado, se expone que en la fase de operación, donde el nivel de ruido está asociado al desplazamiento de los trenes, se necesita utilizar una norma de referencia atendido que en Chile no existen normas o criterios para evaluar fuentes móviles. Es por esta razón, que EFE evaluó los niveles de ruido en la fase de operación utilizando la norma de referencia "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment de la Federal Transit Administration (FTA)*" de Estados Unidos.

10.1.3. En ese mismo sentido, el Proponente establece los siguientes objetivos del Estudio Acústico: (i) Identificar sectores sensibles al ruido que pudiesen verse afectados por la construcción y operación del proyecto ferroviario, como por ejemplo uso habitacional, educacional, culto y salud; ii) Establecer los niveles basales de ruido diurno y nocturno en el entorno del trazado en base a la selección de puntos representativos de zonas homogéneas o equivalentes; iii) Evaluar los impactos acústicos con referencia al D.S. N° 38/2011 para las acciones asociadas a actividades constructivas y respecto al criterio de la "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*" de la FTA para el desplazamiento de los trenes a lo largo de las líneas férreas; y por último iv) Establecer las medidas de control para asegurar cumplimiento normativo en caso de ser necesario.

10.1.4. En relación a las mediciones de ruido basal de la vía férrea y estaciones, en el Estudio Acústico presentado en el Anexo 11 de la Adenda N° 1, en las Tablas 5-6 y 5-7 se presenta la ubicación y caracterización de los puntos de medición de ruido basal para los tramos Santiago-Nos y Nos-Rancagua respectivamente, y en la Tabla 5-8 se presenta la ubicación y caracterización de los puntos de medición de ruido basal de las estaciones. Para medir el ruido basal se aplicó el D.S. N° 38/2011. Los resultados de las mediciones de ruido basal diurno y nocturno para los receptores contiguos a la vía férrea, se presentan en las Tablas 6-1 y 6-2 respectivamente, los cuales oscilan entre 47 y 68 dBA para el diurno y entre 37 y 66 dBA para el nocturno.

A su vez, con el objetivo de establecer las variaciones horarias de nivel de ruido en un día tipo, se realizó un registro continuo de 24 horas de duración en los tramos Santiago-Nos y Nos-Santiago. Dichos resultados presentaron niveles equivalentes horarios entre 48 y 72 dBA para el caso del tramo urbano Santiago-Nos, mientras que para el caso del tramo semi-urbano de Nos – Rancagua dichos valores fluctuaron entre 38 y 64 dBA y, finalmente, para el caso de la zona rural cercana a Rancagua presentaron niveles equivalentes horarios entre 41 y 52 dBA.

Sobre la base de los resultados presentados de los registros continuos y discretos, se concluye que estos últimos representan una condición de menor nivel de ruido y, por lo tanto, se caracteriza el entorno sonoro como mayor riesgo de impacto.

10.1.5. Por otro lado, en relación al Taller de la Maestranza San Eugenio, se indica que los niveles de ruido basal se requieren para aquellos receptores que se ubican fuera del límite urbano de acuerdo a los Instrumentos de Planificación Territorial (en adelante, "IPT"). Particularmente, las mediciones privilegian el registro donde los niveles de ruido son menores, considerando que el límite que establece el D.S. N° 38/2011 para medir ruido de fondo, está dado por el resultado de las mediciones más 10 dBA. Finalmente, los resultados de las mediciones de los niveles de ruido basal para los receptores contiguos a la

Maestranza San Eugenio varían entre 58 y 66 dBA para el caso diurno y entre 56 y 62 dBA para el caso nocturno. Dicha información se presenta en las Tablas 6-1 y 6-2 del mencionado Estudio Acústico, presentado en el Anexo 11 de la Adenda N° 1.

- 10.1.6. Ahora bien, sobre los niveles proyectados de ruido en la fase de construcción, para el caso de la vía férrea, EFE señala que los niveles de ruido estimados oscilan entre 53 y 79 dBA, con un promedio de 70 dBA. Para el caso de las estaciones, los niveles de ruido estimados durante las faenas de construcción y remodelación de estaciones oscilan entre 63 y 79 dBA.

Luego, al comparar los resultados con el límite máximo establecido en el D.S. N° 38/2011 se tiene que, respecto de las vías férreas, en ningún receptor se cumple con el límite máximo que establece la normativa, según se muestra en la Tabla 9-2 del Estudio Acústico presentado por el Titular en el Anexo N° 11 de la Adenda N° 1. En el caso de las Estaciones y según lo entregado en la Tabla 9-3 del referido estudio, en ningún receptor se cumple con la normativa a excepción de los receptores ET7 y ET10. De acuerdo a los resultados anteriores, el Proponente compromete la implementación de medidas de control de ruido que aseguren el cumplimiento de los límites establecidos en el D.S. N° 38/2011 durante la fase de construcción de las vías férreas y estaciones.

- 10.1.7. En relación a la Maestranza San Eugenio, se indica que los mejoramientos considerados contemplarán trabajos sólo al interior de los galpones actualmente en funcionamiento, no interviniendo la estructura. Dichos trabajos consistirán en el reacondicionamiento del espacio interior para servir a las nuevas funcionalidades del Taller. Las obras que generarán ruido hacia el exterior de la Maestranza San Eugenio corresponderán a la urbanización y pavimentación en el exterior del Taller, según se muestra en la Tabla 7-3 del Estudio Acústico Taller Maestranza San Eugenio y Cocheras Nos, del Anexo 11 de la Adenda N° 1. Por otro lado, las obras que generarán ruido en la fase de construcción de las Cocheras Nos, será la demolición de la estación actual y la construcción de las mismas.

A su vez, los niveles proyectados en la fase de construcción calculados para la Maestranza San Eugenio, presentados en la Tabla 8-2 del recién citado estudio acústico, indican que los niveles de ruido estimados en los receptores, cumplen con el límite del D.S. N° 38/2011 a excepción de uno de los receptores cercanos a la construcción de las Cocheras Nos (Punto ET6) que lo supera en 2 dBA.

- 10.1.8. En relación a las medidas de control de ruido en la fase de construcción de la vía férrea, EFE propuso implementar una barrera modular totalmente hermética con densidad superficial superior a $9,6 \text{ Kg/m}^2$, la que tendrá una altura de 3 m y estará compuesta por una cumbrera de 0,78 m con inclinación de 40° respecto del eje vertical y longitud superior a 30 m con el objeto de rodear a la fuente de ruido.

Además, señala que esta pantalla se montará a una distancia igual o inferior a 2 m de la fuente emisora de ruido en dirección a los receptores, y la cara interna – que da hacia la fuente de ruido – estará cubierta por una capa de espuma de poliuretano o fibra de vidrio de al menos 3 cm de espesor y cubierta por una tela tipo arpillera que impida su deterioro, según se detalla en la figura 10-1 del Estudio Acústico vías y estaciones del Anexo N° 11 de la Adenda N° 1.

En efecto, con la implementación de esta medida de control de ruido, en general, en los puntos de evaluación de los receptores, se cumple con el D.S. N° 38/2011, a excepción de los receptores SN2, SNA-1 y SNA-3 que supera en hasta 7 dBA el límite establecido por la normativa. Asimismo, los

puntos SN5, SN12, NR2, NR6, NR7, NR8 y NR10 lo supera levemente entre 1 y 2 dBA. Dado lo anterior, se amplía para estos diez receptores las medidas de control complementarias.

En esa línea, las medidas complementarias para el control de ruido durante la fase de construcción de la vía férrea son dos, la primera consiste en limitar el uso simultáneo de equipos a no más de uno en los puntos SN5, SN12, NR2, NR6, NR7, NR8 y NR10, obteniendo una reducción de hasta 3 dBA, la segunda medida complementaria consiste en reemplazar el empleo de demolidor en excavadora, motoniveladora y retroexcavadora por un mini cargador que tiene asociado un menor nivel sonoro (65 dBA a 10 m, Fuente: DEFRA), equivalente a una disminución de hasta 8 dBA respecto a las fuentes señaladas, para los puntos SN2, SNA-1 y SNA-3 que superan el D.S. N° 38/2011 en hasta 7 dBA con la barrera de 3 m de altura.

- 10.1.9. Para el caso de las 14 estaciones evaluadas (ET1 a ET14) se implementará una medida de control de ruido de las mismas características que para el caso de las vías férreas descrita anteriormente. De acuerdo a la información presentada en la Tabla 10-3 del Estudio Acústico vías y estaciones del Anexo N° 11 de la Adenda N° 1, se concluye que los niveles de ruido estimados para la construcción de las estaciones al implementar la medida, cumplirán con los límites máximos establecidos en el D.S. N° 38/2011.
- 10.1.10. Por otro lado, para el caso de la construcción de la Cocheras Nos el Proponente implementará la misma medida de control de ruido descritas anteriormente, cubriendo todos los frentes de trabajo, lo que permitirá la reducción del nivel de ruido en los receptores alcanzando como máximo los 54 dBA y, por lo tanto, cumplirá con los límites establecidos en el D.S. N° 38/2011, de acuerdo a lo señalado en el numeral 9.1 del Estudio Acústico Taller Maestranza San Eugenio y Cocheras Nos del Anexo N° 11 de la Adenda N° 1.
- 10.1.11. Que, expuesto lo anterior, la Subsecretaría del Medio Ambiente mediante el Ord. N° 130447, de fecha 4 de febrero de 2013, observó a la Adenda N° 1 que: *"(...) con el objeto de corroborar que las variables evaluadas y contempladas en la fase de construcción, se comporten de acuerdo a lo proyectado por el Titular, se solicita un Plan de Monitoreo de ruido para todos aquellos puntos cuyos niveles se encuentren a menos de 3 dBA de los valores límites. Se solicita incluir además todos aquellos puntos donde se contempla una pérdida por inserción de la barrera acústica superior o igual a 8 dBA."*
- 10.1.12. Dicha inquietud se materializó en el ICSARA N° 2, de manera que en la respuesta 1.23 de la Adenda N° 2 el Proponente señaló que se incluirá un "Plan de Monitoreo de ruido en la etapa de construcción" para aquellos puntos que se encuentren a menos de 3 dBA del límite normativo y donde la pérdida por inserción de la barrera acústica sea superior o igual a 8 dBA. Se agrega que con el objeto de asegurar el cumplimiento normativo, las mediciones se extenderán a todos los puntos de evaluación en base al programa de construcción del Proyecto. Asimismo, se expone que la metodología y procedimiento de medición corresponderá al establecido en el D.S. N° 38/2011 y su manual de aplicación cuando éste se encuentre disponible.
- La frecuencia de medición será al menos mensual, asegurando como mínimo una medición en cada punto. Al respecto, en el proceso de evaluación quedó establecido que EFE deberá enviar un informe con el "Plan de Monitoreo de ruido en la etapa de construcción", el que incluya las mediciones a realizar mensualmente, durante los dos años de construcción del Proyecto. El citado informe deberá ser enviado a la Superintendencia del

Medio Ambiente, al Ministerio del Medio Ambiente, al Ministerio de Salud y a la Dirección Ejecutiva del SEA.

10.1.13. También se menciona que en la fase de operación del Proyecto los niveles de ruido basal son utilizados para establecer la condición inicial del Proyecto, la que se realizó siguiendo el mismo procedimiento señalado para la fase de construcción, no obstante, para efectos de establecer la condición sobre una escala temporal mayor, se realizaron tres registros continuos de 24 horas de duración, uno en el tramo Santiago – Nos (sector urbano) y dos en el tramo Nos – Rancagua (sector semi-urbano y rural). Además, se efectuó una modelación sonora de la condición existente en base a los datos de flujos actuales de trenes. Lo anterior, permitirá establecer la contribución sonora del sistema de trenes que se encuentra operativo para el período diurno.

10.1.14. Respecto de los niveles de ruido en la fase de operación en la vía férrea, se estimó el Nivel Equivalente horario diurno en base a los datos de flujo para las vías Santiago-Nos, Santiago-Rancagua y Nos-Rancagua. Particularmente, en la respuesta 1.27 de la Adenda N° 2, el Proponente señala que el Proyecto no considera transporte de carga, sólo de pasajeros, y que todas las obras, incluyendo las vías férreas y estaciones están orientadas a cubrir las necesidades del transporte de pasajeros y no de carga. Añade que el Proyecto no tiene ningún aspecto que modifique o condicione la operatividad de los trenes de carga, como por ejemplo frecuencias y cambios en el trazado que hagan disminuir las distancias a los receptores, con el inminente riesgo de proporcionar un aumento en los niveles de ruido.

Igualmente, en las Tablas 7-6 y 7-7 del Estudio acústico señalado en el considerando 9.1.4, en particular el relacionado con las vías y estaciones, se presentan los flujos de trenes de pasajeros para la situación actual y la estimada por el Proyecto, entre las 07:00 y 22:00 hrs. Por otro lado, en las Figuras 7-7 y 7-8 del mismo Estudio acústico vías y estaciones, se detalla el tipo de tren actual y el tipo de tren futuro a emplear en el Proyecto.

Por lo demás, en la Tabla 7-9 del mencionado estudio, se entregan los resultados de los niveles de ruido asociados al flujo de trenes actuales y futuros. A partir de esos resultados, EFE concluye que en el tramo Santiago – Nos, los niveles equivalentes de ruido diurno existentes varían entre 32 y 63 dBA, con un nivel promedio de 55 dBA. Señala, además, que estos no diferirán significativamente del Proyecto, aun cuando se incorporan dos nuevas vías y un aumento del flujo, ya que existirá un cambio tecnológico de trenes más silenciosos y una menor velocidad de circulación, estimando una reducción promedio del nivel de ruido en torno a 3 dBA.

Por otro lado, en el tramo Nos – Rancagua los actuales niveles equivalentes de ruido diurno oscilan entre 43 y 63 dBA, con un nivel medio de 57 dBA. De esta forma, se indica que durante la puesta en operación del Proyecto es posible advertir un descenso significativo en los niveles de ruido (6 dBA promedio), básicamente por el cambio tecnológico de trenes, y porque se mantendrá la actual posición de la vía férrea y misma velocidad de circulación.

10.1.15. Ahora bien, para evaluar los impactos asociados al nuevo flujo de trenes del Proyecto, el responsable de éste señala que utilizó como referencia el criterio de la norma de referencia "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment de (FTA)*" de Estados Unidos, que define tres magnitudes de impacto en función del incremento del nivel de ruido actual, estos son: (i) Sin impacto, (ii) impacto moderado y (iii) impacto severo. También, en consideración a que el Proyecto se refiere al transporte de pasajeros en horario diurno, la evaluación de los resultados se efectuó en relación a la Categoría 3 de la

FTA, ya que no existirá actividad de descanso nocturno, tal como se establece en la Categoría 2.

Hace presente que las interferencias con el ruido en horario diurno tienen relación con el habla, la meditación y la concentración, y no alteración del sueño. Por lo tanto, considerando que no existirá operación nocturna y, por ende, generación de ruido asociado al Proyecto en dicho horario, la categoría que mejor se ajusta es la 3 y, en consecuencia, el criterio adoptado fue no superar el límite para "Impacto Moderado".

Además, se señaló que la clasificación de la FTA define criterios o límites para actividades que requieren cumplir un determinado estándar acústico, por ejemplo: viviendas, lugares de culto, educación, salud, equipamiento, etc.; luego, no se aplica a usos industriales o comerciales, puesto que en general las actividades dentro de estos recintos son compatibles con niveles de ruido altos y, por tanto, éstos no son considerados dentro de la evaluación, específicamente, punto receptor SN-1.

10.1.16. En ese orden de ideas, la Tabla 9-7 del Estudio Acústico vías y estaciones presentado por EFE en el Anexo N° 11 de la Adenda N° 1, entrega los resultados en donde es posible advertir que todos los puntos de evaluación cumplen con el criterio de evaluación de la FTA para la categoría 3, incluso se cumple con el límite para la categoría 1 que es más restrictiva. A mayor abundamiento, en la respuesta 1.26 de la Adenda N° 2, se entrega la Tabla N° 23 que presenta la comparación entre los niveles de ruido estimados con un flujo promedio y en hora punta con respecto al criterio de la FTA, concluyendo que en todos los puntos se cumple con dicho criterio.

10.1.17. Es importante destacar que en la respuesta 1.21 de la Adenda N° 2, el Proponente señaló que la Categoría 2 alude a receptores de uso habitacional en el sentido que dichos receptores presentan riesgo de impacto en horario nocturno por los efectos sobre el sueño que puede generar el Proyecto. Luego, considerando que éste no contempla flujo de trenes de pasajeros en horario nocturno, estima que no existirá impacto en dicho período y, por lo tanto, tampoco alteración del sueño. Es por esta razón, que considera pertinente utilizar un descriptor que pondere únicamente el período diurno, que corresponde efectivamente al período de operación del Proyecto.

Dado lo anterior, y como se señaló en el Considerando N° 9.1.15 del presente acto, EFE consideró la Categoría 3 que tiene por objeto evitar las interferencias con el habla, la meditación y la concentración de las personas, y no alteración del sueño. Sin perjuicio de lo anterior, incorporó la evaluación referencial de la Categoría (impacto moderado), donde también se observó cumplimiento del criterio de evaluación según se detalla en la Tabla N° 20 de la Adenda N° 2; mientras que para la fase de operación de la vías, quedarán establecidos como límites máximos permisibles para los puntos de evaluación, los señalados en la tabla de la respuesta 1.1 de la Adenda N° 3, página 7, obtenidos mediante modelaciones de flujo actual de trenes tanto de carga como de pasajeros. Los resultados de dicha modelación fueron los siguientes:

Puntos	FTA CAT.2 Imp. Moderado
SN-1	62
SN-2	64
SNA-1	61
SN-3	59
SNA-2	46
SNA-3	61
SN-4	60
SNA-4	63
SN-5	64
SNA-5	60
SN-6	58
SNA-6	60
SN-7	60
SNA-7	62
SNA-8	63
SN-8	61
SNA-9	63
SN-9	60
SN-10	62
SNA-10	61
SN-11	59
SN-12	63

Puntos	FTA CAT.2 Imp. Moderado
NR-1	64
NR-2	61
NRA-1	60
NR-3	64
NRA-2	60
NR-4	61
NR-5	62
NRA-3	62
NR-6	64
NRA-4	58
NR-7	64
NR-8	61
NR-9	61
NRA-5	61
NR-10	62
NRA-6	62
NR-11	60
NR-12	62
NR-13	62
NR-14	64

10.1.18. Respecto de la operación del Taller Maestranza San Eugenio, en la Tabla 8-3 del Estudio Acústico, presentado en el Anexo N° 11 de la Adenda N° 1, se entregan los resultados de los niveles proyectados concluyendo que estos no superan el valor máximo establecido por la normativa. Sobre las Cocheras Nos el Proponente señala que los niveles de ruido estimados para la operación nocturna, supera entre 8 y 13 dBA el límite del D.S. N° 38/2011.

10.1.19. En relación a las Medidas de control de ruido en la fase de operación, en el numeral 9.2 del Estudio Acústico Taller Maestranza San Eugenio y Cocheras Nos del Anexo N° 11 de la Adenda N° 1, se señala que al igual que en la fase de construcción de Cocheras Nos, se implementará una barrera acústica permanente cuya materialidad deberá ser adecuada para que sus propiedades no se deterioren en el tiempo, deberá poseer como mínimo una densidad superficial de al menos 10 kg/m², altura de 5 m y se deberá ubicar a 5 m de distancia del carril oriente más cercano a los receptores. En este mismo sentido, en la Figura 9-5 del Estudio acústico señalado, se presenta el mapa de ruido estimado en la operación Cochera Nos con barrera, visualizándose los niveles de ruido con la implementación de la barrera acústica permanente, no superando los 41 dBA y, por lo tanto, cumpliendo con los límites máximos del D.S. N° 38/2011.

10.1.20. En la Adenda N° 2, respuesta 1.28, EFE señala que incorporará un "Plan de Monitoreo de ruido durante la etapa de operación", para efectos de verificar el cumplimiento de los estándares ambientales. El procedimiento de medición que permitirá obtener los distintos parámetros o descriptores correspondientes, es el que se detalla a continuación:

- Descriptor acústico: Nivel de Presión Sonora Equivalente (NPSeq), con filtro A y respuesta lenta
- Tiempo de integración: 1 hora
- Período: Hora punta
- Frecuencia: Anual
- Altura de medición: para viviendas de un piso a 1,5 m, para viviendas de dos pisos a 4 m, y para receptores en tercer piso o más a 6,5m.

- Instrumento de medición: Que cumpla los requisitos establecidos en el D.S.38/2011.
- Se deberán descartar aquellos eventos puntuales que no tengan relación con el Proyecto, como por ejemplo bocinas, ladridos de perros y tránsito de trenes de carga.
- Los puntos mínimos de medición que cumplan los siguientes criterios: (i) Al menos un punto por zona receptora habitacional (ZH), (ii) Privilegiar aquellos puntos donde la diferencia con el criterio de evaluación es menor y (iii) Obtener una distribución física que cubra todo el trazado.

10.1.21. Finalizado el proceso de evaluación, la Subsecretaría de Medio Ambiente, mediante el Ord. N° 131062, de fecha 25 de marzo de 2013, se pronunció conforme a las materias relacionadas con ruido.

10.1.22. Que, como cuestión previa se debe aclarar que el D.S N° 38/2011, a diferencia del decreto N° 146, del MINSEGPRES, de 1997, realiza una definición del universo de fuentes afectas a la normativa, señalando un listado de excepciones con otras fuentes emisoras de ruido. En efecto, el artículo N° 5 de dicha norma, señala en lo pertinente que: "La presente norma no será aplicable al ruido generado por: a) La circulación a través de las redes de infraestructura de transporte, como, por ejemplo, el tránsito vehicular, ferroviario y marítimo." (Énfasis agregado).

A su vez, respecto de las fuentes no afectas a la normativa, el D.S. N° 38/2011 dispone que ellas también deben ser reguladas, ya sea por normativas específicas o por normas complementarias. En ese sentido, el Proponente utilizó la norma de referencia "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*" de la FTA de los Estados Unidos, que tiene como objetivo describir los métodos y procedimientos para establecer el nivel de impacto de ruidos y vibraciones de proyectos de tránsito, así como determinar qué hacer para mitigar dichos impactos, a través del establecimiento de niveles de impacto y categorías de usos de suelo.

En esa línea, la FTA establece, para el caso de ruido, niveles de impacto severo que requieren de mitigación del ruido; impacto moderado, con niveles de ruido que no son suficientes para causar reacciones adversas para la comunidad; y carencia de impacto, donde los niveles sonoros resultan en un incremento insignificante del número de personas afectadas.

Por lo tanto, se aclara que para la fase de construcción de las vías férreas, estaciones y Cocheras Nos, las emisiones de ruido fueron evaluadas utilizando el D.S. N° 38/2011 y para la fase de operación se utilizó la norma de referencia "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*" de la FTA de los Estados Unidos.

10.1.23. En ese orden de ideas, se hace presente que la totalidad de las observaciones reclamadas sistematizadas en el tema ruido, están referidas a la fase de operación del Proyecto y cómo éstas pueden afectar a la salud de las personas. Al respecto, es posible señalar que de acuerdo a los antecedentes que constan en el proceso de evaluación ambiental, éstos permiten establecer que los niveles estimados en los puntos receptores, en relación al Ruido, cumplen con el criterio de evaluación de la "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*" de la FTA para las Categorías 3 y 2, así como también con el límite para la Categoría 1 (más restrictivo), sólo en la fase de operación.

En este mismo sentido y considerando las observaciones relacionadas con que el Proponente no habría considerado los niveles de ruido actuales y cómo serán éstos con o sin proyecto, es posible señalar que EFE en el

Estudio Acústico entregado en el Anexo N° 11 de la Adenda N° 1 estableció una modelación sonora de la condición existente en base a los datos de flujos actuales de trenes, lo cual es importante para determinar la contribución sonora del sistema de trenes que se encuentra operativo para el periodo diurno.

También, es importante aclarar que el Proyecto está orientado a cubrir las necesidades del transporte de pasajeros y no de carga, por lo que los flujos de trenes estimados fueron entre las 7:00 y 22:00 hrs.

- 10.1.24. Ahora bien, respecto a la preocupación ciudadana que dice relación con que las medidas propuestas son sólo para la fase de construcción y no de operación, es posible señalar que efectivamente es en la fase de construcción donde se sobrepasan los límites establecidos en el D.S. N° 38/2011, por lo que el responsable del Proyecto implementará medidas de control de ruido que aseguren el cumplimiento de los límites establecidos en dicha normativa.

Por el contrario, en la fase de operación los puntos receptores cumplen con la referencia de normativa para fuentes móviles descrita en "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*" de la FTA y, por lo tanto, no es necesario exigirle que implemente medidas de control de ruido, ya que en la evaluación acústica se estableció que aun cuando se incorporan dos nuevas vías y un aumento del flujo, existirá un cambio tecnológico de trenes más silenciosos y una menor velocidad de circulación. La única medida de control de ruido que se implementará en la fase de operación corresponde a las Cocheras Nos durante la operación nocturna, según se señaló en el Considerando N° 10.1.19 del presente acto.

- 10.1.25. Por lo demás, tal como se señaló en el Considerando N° 10.1.17 del presente acto, el Proponente, sin perjuicio que consideró en la evaluación acústica la Categoría 3, que tiene por objeto evitar las interferencias con el habla, la meditación y la concentración de las personas, y no alteración del sueño, igualmente consideró la evaluación referencial de la Categoría 2 con impacto moderado y en donde también se observó cumplimiento del criterio de evaluación.

- 10.1.26. A mayor abundamiento, cabe hacer presente que los antecedentes relativos al nuevo material rodante, en lo que dice relación con los impactos acústicos que genera el Proyecto, fueron acompañados y analizados en la evaluación ambiental del Proyecto, en particular en los estudios acústicos presentados por el Proponente en el Anexo N° 3 de la DIA y en el Anexo N° 11 de la Adenda N° 1, a pesar de que se haya modelado con un Tren distinto al que se informó en la DIA.

- 10.1.27. En efecto, no obstante EFE utilizó un tren distinto en la modelación de la condición futura, durante la evaluación ambiental y a petición de los organismos competentes, aportó antecedentes técnicos como longitud de los trenes de pasajeros medidos en Merval, características de los rieles, balastos, perfiles transversales, velocidad de circulación y estimación de los niveles de ruido y vibraciones en la peor condición producto de la renovación de la flota, que permiten concluir que el escenario comparado utilizando un tren equivalente, es técnicamente factible y semejante para determinar los niveles de ruido y vibraciones proyectados.

- 10.1.28. Por todo lo anteriormente expuesto, a juicio de esta Dirección Ejecutiva el Proponente entregó los antecedentes necesarios para descartar los efectos del artículo 11, letra a), de la LBGMA y, por lo tanto, estima que las observaciones reclamadas relacionadas con ruido fueron debidamente consideradas durante el proceso de evaluación ambiental.

10.1.29. Tal como se señaló en el principio del análisis de la presente reclamación, corresponde también referirse a vibraciones. Al respecto, cabe señalar que en el acápite 9.3 del Estudio Acústico Vías y Estaciones se señaló que el criterio de aceptabilidad para las vibraciones transmitidas por el terreno se expresa en términos de velocidad RMS (*Root Mean Square*), utilizando tres categorías:

- Categoría 1 – Alta sensibilidad: Se incluye en esta categoría las edificaciones donde las vibraciones podrían interferir con las operaciones interiores, incluidos los niveles que pueden estar muy por debajo de los asociados con molestia humana, como por ejemplo equipamiento científico.
- Categoría 2 – Residencial: Esta categoría abarca todos los usos residenciales y edificios de dormitorios, tales como hoteles y hospitales. No se hace diferenciación entre tipos de zonas residenciales.
- Categoría 3 – Institucionales: Corresponde a equipamiento tales como escuelas, iglesias, oficinas y otras instituciones.

10.1.30. Durante la fase de operación, fueron estimadas las vibraciones generadas por el Proyecto, dichas estimaciones se realizaron considerando los criterios definidos nuevamente en la norma de referencia "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*" de la FTA de los Estados Unidos, la cual establece tres niveles de vibraciones acorde a la frecuencia de los eventos que se suceden en el Proyecto – Eventos frecuentes, Eventos ocasionales y Eventos infrecuentes –. En el Estudio Acústico señalado se consideró la categoría 2 y Eventos frecuentes, es decir, se consideró un nivel de inmisión máximo de 72 VdB.

10.1.31. Considerando dicho nivel de inmisión máximo (72 VdB) el Proponente realizó una evaluación de la vibración que se generará durante el paso de trenes actuales y futuros obteniendo niveles de vibración que cumplen con el criterio de la norma de referencia "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*" de la FTA para ambas situaciones.

10.1.32. El Ministerio de Salud, a través del Departamento de Salud Ambiental, mediante el Ord. N° B32/1196, de 17 de abril de 2013, no presentó observaciones respecto de las materias relacionadas con vibraciones.

10.1.33. A su vez, la Subsecretaría de Medio Ambiente mediante el Ord. N° 131062 de 25 de marzo de 2013, no presentó observaciones respecto de las materias relacionadas con vibraciones.

10.1.34. Por lo tanto, considerando lo anteriormente expuesto, esta Dirección Ejecutiva estima que al existir un cambio tecnológico de trenes más silenciosos y una menor velocidad de circulación, los niveles de vibración calculados para la situación futura no son significativamente superiores a la situación actual, de manera que ambos escenarios cumplen con el criterio de la norma de referencia "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*" de la FTA y, por consiguiente, el Proyecto no generará daños a las viviendas.

10.2. Que, en relación al artículo 11, letra c), de la LBGMA: Conectividad, esta Dirección Ejecutiva tiene presente las siguientes consideraciones:

10.2.1. Que, los reclamantes indican que la línea férrea divide en dos a todas las comunas por las cuales atraviesa, de tal manera que la construcción de dos vías férreas adicionales en el tramo Santiago – Nos agravará el problema, alterando de manera significativa los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.

- 10.2.2. En el Anexo 7 de la DIA, el Titular manifiesta que como consecuencia del Proyecto, se pretende que en el tramo entre Alameda y Nos, la faja vía quede completamente segregada del entorno urbano, impidiendo el acceso peatonal a la misma; empero, agrega que ello requiere restablecer la permeabilidad transversal, tanto peatonal como vehicular, la que actualmente se realiza mediante cruces a nivel, a través de la ejecución de nuevos pasos desnivelados.
- 10.2.3. Respecto del potencial impacto del Proyecto en términos de conectividad para la población aledaña a la faja vía, el Proponente indicó que el cierre de dicha faja y construcción de los pasos desnivelados forman parte del subproyecto "Seguridad y Confinamiento", diferente al Proyecto, por lo que no se encuentra sujeto al presente proceso de evaluación. Sin embargo, en el Anexo 7.1 de la DIA, el Proponente entrega las fichas de las obras de los 15 cruces viales desnivelados, así como también, en el Anexo 7.3 entrega un catastro de todos los pasos peatonales existentes, ya sea nivelados como desnivelados, legales como ilegales. Además, señala que el Proyecto pretende que en el tramo entre Alameda y Nos, la faja vía quede totalmente segregada del entorno urbano, impidiendo el acceso peatonal a la misma. Agrega que, para realizar lo anterior, es necesario restablecer la permeabilidad transversal, tanto peatonal como vehicular mediante la ejecución de nuevos pasos desnivelados. De acuerdo a lo señalado por el Proponente, el Proyecto es complementario al plan de construcción de cruces viales desnivelados que EFE se encuentra ejecutando en forma paralela y cuyas obras fueron informadas por el Proponente en el Anexo N° 8 de la DIA.

En este sentido, el Proponente aclaró que se propuso configurar un sistema de traspasos para el tramo Alameda – Nos, en donde se establecieron 42 puntos en los cuales se facilite el tránsito peatonal de oriente a poniente o viceversa, incluyendo pasos vehiculares, pasos peatonales, mesaninas en Estaciones y pasarelas elevadas. De igual manera, el Proponente considera esencial en su propuesta, el implementar medidas, en conjunto con las municipalidades, que permitan mejorar la infraestructura urbana asociada a los nuevos pasos peatonales de modo de mejorar los niveles de seguridad y bienestar en torno a esos lugares.

- 10.2.4. En cuanto a las estaciones, en el acápite 2.2.1.3 de la DIA, el responsable del Proyecto señala que en el diseño y concepción de las nuevas estaciones a lo largo del trazado se han integrado todos los elementos necesarios para su correcto uso y funcionamiento. Asimismo, para el acceso a las nuevas estaciones del tramo Alameda – Nos, se planteó una solución de mesanina soterrada con una doble utilidad, el acceso a la estación y habilitar un cruce peatonal permanente de la franja ferroviaria.
- 10.2.5. Por otro lado, en la estación Pedro Aguirre Cerda, está previsto el desmantelamiento de la actual estación y cambiar su ubicación con el objeto principal de interconectar la futura línea de Nos Xpress con la futura Línea 6 de Metro actualmente en fase de construcción.

No obstante lo anterior, a raíz del proceso de participación ciudadana realizado en la comuna de Pedro Aguirre Cerda y de las observaciones hechas por la comunidad, el Proponente decidió mantener en operación la actual estación Pedro Aguirre Cerda a 300 m de su ubicación original y en el lugar en donde se había proyectado su traslado se consideró la construcción de la nueva estación Lo Valledor, para conservar la conectividad del Proyecto con la nueva línea 6 de Metro S.A.

Por su parte, la Estación de la Maestranza se rediseñará de manera que el andén se desplace ligeramente hacia el norte de forma que la entrada se mantenga en su posición, cercana a una parada de buses y a la calle

Maestranza. Por último, se pretende que la Estación Nos se desplace al norte unos 500 m de forma que se sitúe en una zona más próxima al centro comercial existente.

- 10.2.6. En relación al tramo Nos – Rancagua, en el acápite 2.2.2 de la DIA se señala que las intervenciones a realizar en este tramo responden a la necesidad de mantención del sistema ferroviario. Además, se destaca que dentro de las obras en este tramo está el mejoramiento de la infraestructura de las estaciones, considerando, entre otros, señaléticas, luminarias y accesibilidad para personas con movilidad reducida.
- 10.2.7. Finalmente, como se expresó en el acápite 2.1 de la DIA, el Proyecto corresponde al mejoramiento integral del sistema ferroviario de EFE en el tramo Santiago-Rancagua considerando, entre otros aspectos, que el servicio de pasajeros de tipo urbano entre Alameda y Nos, operará integrado completamente a Transantiago, existiendo integración tarifaria e integración intermodal.
- 10.2.8. Que, mediante presentación de fecha 28 de noviembre de 2016, el Proponente complementa la información que consta en el expediente de evaluación, señalando, en lo pertinente, lo siguiente:

Como cuestión previa, aclara que la ejecución del Subprograma Seguridad y Confinamiento, obedece a políticas de seguridad necesarias que deben ser implementadas por EFE en todo momento como parte del cumplimiento del servicio de transporte que está obligado a prestar por su Ley Orgánica (D.F.L. N° 1/1993, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones). Al respecto, señala que la propia Ley Orgánica de EFE establece en su artículo 44 que "Será obligación de la Empresa [de Ferrocarriles del Estado] cerrar a su costo, por uno y otro lado, la faja de la vía en toda su extensión". En cumplimiento de dicho deber legal es que el Proponente suscribió en el año 2005 un contrato de prestación de servicios de rehabilitación y mantenimiento de las líneas férreas con la Empresa Consorcio Tecsa- Dragados S.A, el que hasta el día de hoy se encuentra vigente.

Agrega que igualmente, es en razón de las mencionadas políticas de seguridad, que EFE ha venido celebrando durante los últimos años – desde el 2003 a la fecha – diversos convenios con las Municipalidades del sector, a saber, El Bosque, San Bernardo, Lo Espejo, San Francisco de Mostazal, Paine y Pedro Aguirre Cerda, por ejemplo, con el fin de implementar y mantener una serie de pasos desnivelados en las respectivas comunas.

Por su parte, señala que la implementación del Proyecto responde a la alta demanda que el corredor Santiago-Rancagua presenta respecto de los servicios de pasajeros de EFE. Es precisamente por ello que el Proyecto fue recién incorporado dentro del Plan de Desarrollo de EFE en el Plan Trienal 2011-2013, a diferencia de las obras del Subprograma que desde hace años forman parte de los gastos presupuestarios en que viene incurriendo EFE. Por lo tanto, aclara que las obras del Subprograma son completamente independientes y autónomas de la ejecución del Proyecto aprobado por la RCA N° 373/2013.

En el acápite 3 del "Informe Subprograma de seguridad y confinamiento" presentado por el Proponente, indica que el mencionado subprograma contempla obras específicamente concebidas para mejorar la actual conectividad vehicular y peatonal a nivel segregada del tráfico ferroviario, otorgando condiciones de mayor seguridad durante la operación de los servicios ferroviarios entre las estaciones Alameda y Rancagua. Efectivamente, en el acápite 3.1.1 del informe señalado, el Proponente indica que el subprograma "Seguridad y Confinamiento del Tramo Alameda-Rancagua" busca mejorar la actual conectividad peatonal a nivel,

permitiendo la permeabilidad peatonal transversal de la faja vía, a través de 5 soluciones segregadas del tráfico ferroviario, a saber:

- i. Pasarelas Peatonales superiores: estructuras metálicas con la disposición de un pasillo peatonal elevado, con escalera, rampa y adicionalmente ascensor en cada uno de sus extremos.
- ii. Pasos peatonales en cada paso peatonal.
- iii. Pasos Multipropósitos: Corresponden a 3 pasos inferiores, que conectan ambos lados de la faja vía en una estructura de hormigón soterrada, acondicionada para peatones y carros menores.
- iv. Estaciones Ferroviarias: En cada una de las estaciones ferroviarias del tramo antes referido, el subprograma de "Seguridad y Confinamiento" contempla trabajos de encauzamiento peatonal, para establecer 8 nuevos puntos de conectividad entre ambos lados de la faja vía, a través de la mesanina de las estaciones soterradas.
- v. Circuitos peatonales: Adicionalmente a los nuevos puntos de conectividad antes señalados, el subprograma contempla la rehabilitación y mejoramiento de la conectividad peatonal en tres de los pasos vehiculares existentes antes del subprograma.

De esta manera, mediante las obras antes descritas se contempla para el tramo Alameda-Nos un total de 46 puntos de conectividad peatonal, de los cuales seis se mantienen en la condición anterior al subprograma.

Por otro lado, en el tramo Nos-Rancagua, se contempla mejorar la conectividad peatonal, a través de la construcción de circuitos de encauzamiento peatonal de acercamiento a los cruces a nivel, implementando mejoras a las sendas de atraveso e incorporando dispositivos de advertencia del paso del tren. Adicionalmente, señala que se contemplan puntos de conectividad peatonal desnivelada, como parte de los 13 pasos vehiculares, con lo que se materializan 46 puntos de conectividad peatonal, en el tramo Nos-Rancagua.

Respecto de la situación existente antes de ejecutar las obras del subprograma de seguridad y confinamiento, en el tramo Alameda-Nos existían 3 pasarelas peatonales; sin embargo, se considera mantener solo una de ellas, dos de ellas serán reemplazadas por el paso a través de las mesaninas soterradas en la Estación Pedro Aguirre Cerda y Estación Lo Espejo. Efectivamente, el Proponente señala que como consecuencia del subprograma de "Seguridad y Confinamiento del tramo Alameda-Rancagua", se pretende que en el tramo entre Alameda y Nos, la faja vía quede completamente segregada del entorno urbano, impidiendo el acceso peatonal a la misma. Ello requiere restablecer la permeabilidad transversal, tanto peatonal como vehicular, que actualmente se realiza mediante cruces a nivel, mediante la ejecución de nuevos pasos desnivelados.

En este sentido, agrega que la operación global de mejoramiento de la línea supone que en el tramo Alameda-Nos, todos los actuales pasos existentes peatonales y vehiculares sobre la vía férrea deben ser reemplazados por pasos a desnivel. Indica que en el tramo Nos-Rancagua, se contempla mantener los pasos peatonales a nivel, mejorando las condiciones de seguridad.

En consecuencia, el Proponente aclara que el subprograma de seguridad y confinamiento contempla que el atraveso peatonal de la faja de la vía pueda realizarse mediante los siguientes tipos de pasos, tanto existentes como a proyectar:

- i. Nuevos pasos peatonales desnivelados a proyectar entre Alameda y Rancagua.
- ii. Pasos peatonales desnivelados en cada paso vehicular nuevo.
- iii. Pasos multipropósitos inferiores.
- iv. Encauzamiento peatonal a través de mesanina de estaciones ferroviarias soterradas.
- v. Circuitos peatonales; rehabilitación y encauzamiento peatonal a través de pasos peatonales existentes.

Por su parte, en el acápite 3.2.3 del informe señalado precedentemente, el Proponente realiza una descripción y establece los criterios usados para establecer la solución más adecuada para cada uno de los casos, por ejemplo:

- i. Solución aérea: Se ha considerado esta solución en acuerdo con las Municipalidades de cada comuna, resolviendo el cruce mediante pasarelas en estructura metálica, con escaleras, rampas y ascensores en ambos extremos.
- ii. Solución Soterrada en Pasos vehiculares: En el diseño de cada paso vehicular desnivelado inferior, se ha contemplado la incorporación de sendas peatonales, protegidas del flujo vehicular.
- iii. Soluciones soterradas Paso Multipropósito: Se ha diseñado una estructura tipo cajón de hormigón bajo las vías existentes y futuras, a la que se accede por rampas que cumplen los estándares de acceso por personas de movilidad reducida.
- iv. Solución Soterrada en Estaciones: En las estaciones soterradas del tramo Alameda-Nos, se han desarrollado obras de encauzamiento peatonal, para canalizar el paso peatonal a través de la mesanina de la estación.
- v. Soluciones mixtas: Algunos cruces se han resuelto mediante "Circuitos peatonales" con el aprovechamiento de pasos inferiores existentes, canalizando el flujo peatonal hacia ellos a través de elementos de conexión como aceras, escaleras y rampas.

Los criterios adoptados por el Titular para la construcción de los nuevos pasos peatonales son los que se señalan a continuación:

- Aprovechamiento de infraestructuras existentes.
- Ubicación en las proximidades de pasos actuales a eliminar.
- Existencia de suficiente espacio para su construcción e implantación.
- Limitación de la separación máxima entre pasos en zonas urbanas.
- Conectividad con la malla urbana.
- Cercanía a estaciones con mesanina soterrada.

Respecto al diseño estructural de los nuevos pasos peatonales, el Titular consideró los siguientes aspectos:

- Gálibo vertical libre no menor a 8 m.
- Tren de cargas tipo "C+", conforme a la normativa de EFE.
- Respeto de la norma sísmica y criterios constructivos sísmicos.
- Economía de coste y de plazo.
- Reciclado de materiales siempre que sea posible.

- Preferencia por metodologías constructivas menos invasivas.
- Accesibilidad de personas con capacidades diferentes; Escaleras, Rampas y Ascensores en ambos extremos de las estructuras.
- Seguridad: Iluminación, Cámara de circuito cerrado (CCTV).
- Garantía de seguridad: escaleras, rampas, ascensores, iluminación.
- Drenaje de aguas lluvias. Pozos de filtración, mínimo mantenimiento.
- Accesibilidad a discapacitados: pendientes de rampas <6%, anchuras suficientes.

Por otro lado, respecto a la limitación de la separación máxima entre los pasos peatonales, en el acápite 3.2.3.4 del informe señalado, el Proponente señaló que el criterio utilizado es que en zonas urbanas la distancia máxima entre los mismos no será superior a 600 m, distancia habitualmente empleada para establecer las áreas de demanda de estaciones de transporte metropolitano, estableciendo esta medida como el máximo que un viajero está dispuesto a recorrer para acceder a un medio de transporte.

Respecto de la conectividad con la malla urbana, el Titular señaló que en el análisis de la implantación propuesta para los pasos peatonales desnivelados, se ha dado prioridad a ubicaciones en las cuales existen arterias viales con una alta conectividad, en zonas donde el uso del suelo sea predominantemente habitacional, de forma de no limitar, dentro de lo posible, la accesibilidad de los habitantes y priorizando, de esta manera, los itinerarios peatonales principales.

En relación a los pasos peatonales incluidos en los pasos vehiculares, el Proponente aclaró que estos últimos contemplan en su solución desnivelada una vereda en la zona urbana o senda peatonal en zonas rurales. En términos generales el diseño de estos incluye una segregación del peatón con la calzada, dándole de esta manera una mayor seguridad.

Para el caso de la Feria Salvador Allende, entre otros puntos del tramo Alameda - Nos, el Proponente propuso como solución los pasos Multipropósito, la que consiste en un paso inferior que da conectividad a la feria a través de la faja de EFE. Incluye rampas de 8% de pendiente y escaleras en cada extremo, además de poseer un diseño urbano que mejora el entorno y con iluminación en el paso inferior a la faja vía.

Otra solución que implementará el Proponente, según consta en el acápite 3.2.4.4 del Informe Subprograma de seguridad y confinamiento, es el encauzamiento a estaciones. Esta solución consiste en desarrollar obras de encauzamiento peatonal, de manera de canalizar el paso peatonal a través del área de boleterías de las estaciones que irán soterradas del tramo Alameda- Nos, sirviendo de esta manera, como paso peatonal. Esta solución se implementará en las estaciones de Lo Valledor, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, Lo Blanco, Freire, San Bernardo, Maestranza y Cinco Pinos.

Otro aspecto que analiza el Proponente en su informe Subprograma de seguridad y confinamiento, es la conectividad vehicular. En relación a esto, señala que el subprograma en cuestión considera reemplazar los actuales cruces vehiculares a nivel, por cruces vehiculares desnivelados, con diseños geométricos y de seguridad vial y peatonal con estricto apego al cumplimiento de las normas y exigencias de la Dirección de Pavimentación de SERVIU y la Dirección de vialidad del MOP, según corresponda.

Indica que en el tramo Alameda-Nos el subprograma desnivela 7 pasos vehiculares, 2 soluciones superiores (Las Palmas y Lo Blanco) y 5 inferiores, con los que se completa la desnivelación de todos los pasos vehiculares del tramo. Por otro lado, aclara que en el tramo Nos-Rancagua el subprograma "Seguridad y Confinamiento" considera desnivelar 13 pasos vehiculares; seis

de ellos en solución superior, 5 inferior y uno (Águila Sur) cuya solución está aún en desarrollo; restableciendo la permeabilidad vehicular transversal de la faja vía, en reemplazo de los actuales pasos a nivel.

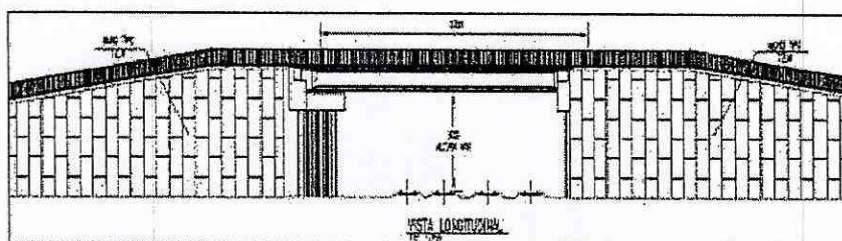
En el acápite 3.3.1 del informe, el Proponente señala que con el objetivo fundamental de reducir los riesgos de accidentabilidad en la prestación de sus servicios, solicitó un estudio a la empresa APIA XXI, en el cual se determinó la peligrosidad de los cruces. Agrega que este estudio permitió reconocer la situación de los cruces existentes y poder determinar cuáles resulta fundamental desnivelar.

Señala que la desnivelación de los pasos vehiculares, junto a la desnivelación de pasos peatonales y la construcción del cierre completo de la faja vía, en el tramo Alameda- Nos, logra confinar la operación ferroviaria, segregándola del cruce peatonal y vehicular, con objeto de otorgar mayor seguridad durante la operación ferroviaria. En el tramo Nos-Rancagua con la desnivelación de los pasos vehiculares se mejora ostensiblemente las condiciones de seguridad durante la operación de los trenes de pasajeros y de transporte de carga.

Dentro del contexto del estudio, la solución al problema que existe en los cruces vehiculares de la faja vía, tiene que considerar entre otros aspectos, aspectos tecnológicos y aspectos estructurales. Los primeros se deben a la elevada masa y velocidad que alcanzan los trenes, además de la poca adherencia que existe entre el riel y la rueda, entre otros, lo que implica una lenta reacción y largas distancias de frenado del tren. Por otro lado, los factores estructurales tienen relación con el sistema de transporte ferroviario, el cual circula por fajas de propiedad exclusiva, en trazados que por lo general son más antiguos que los caminos que lo cruzan, lo que se traduce en derecho prioritario por sobre los cruces vehiculares. Al respecto, el Proponente señala que se han estudiado las soluciones más adecuadas a cada uno de los casos, llegando a la conclusión que existen tres soluciones:

- i. Supresión del Cruce: esta solución se puede realizar solo en los casos donde exista una ruta alternativa y equivalente para los usuarios de los caminos viales y, por lo tanto, el atraveso vehicular puede ser interrumpido en este punto.
- ii. Desnivelación del Cruce: esta solución debe realizarse cuando el tráfico ferroviario o el carretero aumente de manera considerable, o en su defecto el índice de peligrosidad llega a nivel alto, para estos casos la desnivelación de los cruces vehiculares podría resolverse de dos maneras:
 - a. Paso superior con desnivelación de la vía vehicular: Este esquema, señala el proponente, resulta muy adecuado en el planteamiento de la desnivelación requerida debido a que su influencia se enmarca localmente en el cruce estudiado y sus costos son menores al resto de las alternativas, pues aunque resultan volúmenes mayores debido al mayor gálibo que hay que cubrir (8.0-8.5m), el proceso constructivo permite considerar partidas de costo menor y con muy baja influencia en el tráfico férreo.

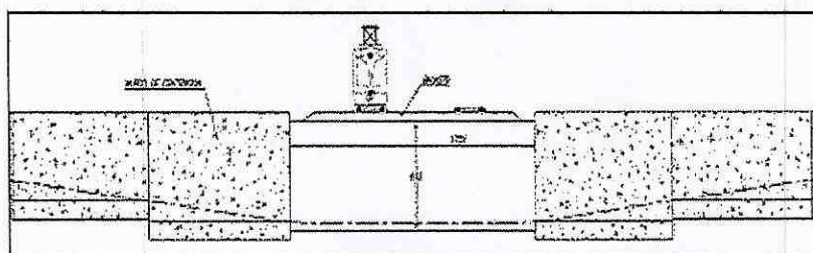
Paso superior con desnivelación de la vía vehicular



Fuente: Elaboración Propia

- b. Paso inferior con desnivelación de la vía vehicular: Este tipo de proyecto de desnivelación presenta una intervención mínima en el área donde se emplazará el proyecto, debido a que el gálibo de los caminos vehiculares es menor al gálibo de los proyectos ferroviarios, por lo cual se adapta de manera muy adecuada en sectores con alto grado de urbanización con intersecciones próximas al área de estudio. Sin embargo, sus costos son mayores a los proyectos descritos en el punto anterior debido a la presencia de un gran volumen de muros de contención y un costo no menor, cuando se detecta la presencia de napas subterráneas y a la necesidad de desarrollar metodologías constructivas que permitan minimizar la intervención a la operación de los servicios de trenes.

Paso inferior con desnivelación de la vía vehicular



Fuente: Elaboración Propia

- iii. Mantenimiento del Cruce a Nivel: esta solución consiste en mejorar los cruces mediante otro tipo de acciones, como por ejemplo la instalación de barreras.

En el acápite 3.3.4 del informe, el Proponente establece los criterios que ha adoptado para la implantación de las obras de conectividad vehicular, los cuales se detallan a continuación:

- Desnivelación de los cruces vehiculares que presenten, en general, un mayor índice de peligrosidad.
- Ubicación en las proximidades de pasos actuales a eliminar.
- Existencia de suficiente espacio para su construcción e implantación.
- Minimizar la afectación a terrenos particulares (expropiaciones).
- Evitar interferencia con redes de servicios públicos.
- Aprovechamiento de infraestructuras existentes.
- Cercanía con otros cruces vehiculares desnivelados existentes.
- Composición del flujo vehicular.
- Facilidades de transferencia intermodal Bus-Tren-Bus.
- Conectividad con la malla urbana.

Respecto al diseño estructural, el Proponente señala que se consideraron los siguientes aspectos:

- Tren de cargas tipo "C+", conforme a las normativa de EFE.

- Respeto por la norma sísmica y criterios constructivos sísmicos.
- Economía de coste y de plazo.
- Reciclado de materiales siempre que sea posible.
- Preferencia por cajones empujados. Economía de plazo y coste, manteniendo en servicio el ferrocarril.
- Garantía de seguridad: escaleras enfrentadas, entrada de luz.
- Drenaje de aguas lluvias. Pozos de filtración, mínimo mantenimiento.
- Accesibilidad a discapacitados: pendientes de rampas <6%, anchuras suficientes.

En cuanto al criterio que dice relación con la ubicación en las proximidades de pasos actuales a eliminar, señala que se han buscado ubicaciones que, en la medida de lo posible, coincidan o se sitúen próximas a actuales pasos a nivel con el objeto de que los usuarios no vean alterados sus itinerarios habituales de forma significativa. Por otro lado, en relación al criterio que tiene relación con la malla urbana, el Proponente señaló en su informe que en el análisis de la implantación propuesta para los pasos vehiculares desnivelados, se ha dado prioridad a ubicaciones en las cuales existen arterias viales con una alta conectividad, junto a zonas donde el uso del suelo sea predominantemente habitacional de forma de no limitar, dentro de lo posible, la accesibilidad de los habitantes, priorizando los itinerarios peatonales principales.

Además, en el documento Informe de conectividad del Sub-proyecto "Seguridad y Confinamiento", EFE realiza una evaluación de las obras de conectividad mencionadas anteriormente, señalando, en lo pertinente, lo siguiente:

El Proyecto contempla obras específicamente concebidas para mejorar la conectividad vehicular y peatonal, confinando el servicio ferroviario en su nueva condición de operación, otorgando condiciones de mayor seguridad para los distintos usuarios que requieren transitar de un lado a otro de la línea férrea.

Esta evaluación que realiza el responsable del Proyecto, se realiza sobre la base de antecedentes disponibles en los distintos estudios que se han realizado para la implementación de las obras del subproyecto "Seguridad y Confinamiento" y de mediciones de flujos de peatones y de bicicletas que en la actualidad cruzan la línea férrea en los distintos pasos a nivel existentes. Además, señala que el análisis se realizó tanto para los cruces a nivel de peatones y de peatones/vehiculares, realizando una comparación antes y después de la implementación de las obras del subproyecto señalado, incluyendo los beneficios y costos que cada obra de conectividad particular involucra, en términos de tiempo y combustible.

Dado que un elemento relevante del subproyecto es la mejora de las condiciones de seguridad, también se incorpora un análisis de la accidentabilidad y el beneficio económico que ello genera. Señala que esta estimación se realizó sobre la base de la estadística de accidentes registrada por EFE, utilizando en su análisis las metodologías y precios sociales recomendados por el Ministerio de Desarrollo Social.

El Proponente, dada las características y condiciones que presenta tanto la situación actual como el subproyecto en toda su extensión, dividió el análisis en dos tramos:

- Santiago – Nos
- Nos – Rancagua

Se aclara en esta evaluación, que los pasos peatonales previos y que mantienen su localización y características de cruce se excluyeron del análisis, ya que, se asume que no hay beneficios ni perjuicios asociados en términos de demora o de mayor recorrido geométrico. No obstante, señala que se presentan beneficios asociados al mejor estándar del entorno (iluminación, calidad de la plataforma del cruce, señalización, estado de las veredas de acceso al cruce, etc.), pero que no guardan relación con los tiempos de desplazamiento que involucra una relocalización del cruce, correspondiendo esto a una postura conservadora del análisis realizado.

Respecto del tramo Santiago – Nos, en relación a la conectividad peatonal, en el acápite 1.2.1.1 del Informe de Conectividad del Subproyecto “Seguridad y Confinamiento” se indica que la demanda peatonal y de bicicletas en los cruces existentes antes de la ejecución del subproyecto ya individualizado, se obtuvo directamente de mediciones en terreno realizadas durante marzo de 2016. En el momento de la medición, se aclara que algunos cruces se encontraban cerrados y otros con cruces habilitados provisorios. Por lo tanto, para algunos cruces que se encuentran con obras y que forman parte del subproyecto, EFE le asignó la demanda de peatones y bicicletas del cruce medido en el cruce provisorio correspondiente.

La medición se realizó durante 6 horas, la que fue expandida a 13 horas diarias a través de factores que resultan de la medición hecha en el estudio de referencia APIAXXI (Informe Evaluación Social Desnivelación de Cruces y Mejoras en Seguridad para Subproyecto Rancagua – Express). Se señala que para los vehículos se consideró un factor de expansión de 2,243 para los peatones y 2,419 para las bicicletas. De los resultados entregados por el Proponente, se concluyó que implementar el Subproyecto entre Alameda y Nos involucra a un total de 39.588 peatones/día y 9.361 bicicletas/día, vale decir, 48.949 personas/día. Es decir, antes del Subproyecto, 48.949 personas/día atravesaban la línea férrea a nivel, en los cruces evaluados.

En el acápite 1.2.1.2 se señala que respecto de las alternativas de cruce con Subproyecto, para cada cruce a nivel existente de circulación peatonal, en el tramo Santiago – Nos, la alternativa de cruce de la línea férrea es a través de alguna obra que contempla el subproyecto, ya sea pasarela peatonal, paso multipropósito, cruce desnivelado o estación. Para tal efecto, EFE consideró la obra más cercana, obteniéndose como resultado que la distancia promedio de localización de una solución por cruce es de 72 m.

Respecto de la estimación de tiempo, en el acápite 4.1.1.1, el Proponente señaló que es posible determinar, para cada cruce a nivel, bajo ciertos supuestos, los tiempos y sus respectivos costos que incurren los peatones y ciclistas al atravesar la línea férrea bajo las condiciones del subproyecto. Para el análisis de los tiempos involucrados que se ven afectados los peatones y ciclistas antes y después de las obras, el responsable del Proyecto estableció las siguientes consideraciones y supuestos:

- Los ciclistas son considerados como peatones.
- Se considera una velocidad de circulación de los peatones 5 km/h.
- Tiempo en subir y bajar escaleras en 60 segundos.
- Los peatones medidos tienen una distribución respecto a 3 localizaciones de origen y destino (al norte, al centro y al sur) del punto de cruce y de Subproyecto. Para tal efecto, se considera aproximadamente la intensidad de uso de suelo entorno a cada cruce, de acuerdo a lo que es factible de apreciar con la herramienta de Google Earth.

Considerando las diferencias de tiempo entre la situación con subproyecto y sin subproyecto, el Proponente concluyó que implementar el subproyecto

entre Santiago y Rancagua involucra un total de 891 horas/día, para el total de personas que cruzan la línea férrea a nivel, lo que se traduce en un valor promedio de tiempo adicional por persona de 1,1 min.

Por otro lado, de antecedentes de la base de datos de las encuestas de movilidad proveniente de la Encuesta Origen-Destino realizada en la ciudad de Santiago (Sectra, 2012), EFE determinó que para viajes que se mueven en el sector sur de Santiago, en zonas ubicadas al oriente y poniente de línea férrea, el promedio de tiempo de sus viajes con diferentes propósitos y horarios en día laboral, es de 62 minutos y los tiempos de caminata de 25 minutos. Por lo que permite concluir que 1,1 min adicional corresponde al 1,6% del tiempo total de viaje, lo que es marginal respecto a su tiempo de viaje total.

En el acápite 1.2.1.3 del informe señalado anteriormente, y en relación a las estimaciones de costos de tiempo, el responsable del Proyecto indicó que para efectos de determinar los costos de tiempo involucrados por los peatones de cada cruce, se tomaron en cuenta las siguientes consideraciones:

- Se consideraron 365 días/año.
- Valor social del tiempo por persona de 1.606 \$/hr (\$, diciembre 2015), de acuerdo al vector de precios del Ministerio de Desarrollo Social.

Por lo tanto, concluye que el costo adicional en la situación con Subproyecto, valorizado a precios sociales, asociado a cada persona que cruza la vía férrea, es de \$ 30.

Respecto a la evaluación de la conectividad vehicular, en el acápite 1.2.2 del Informe, el Proponente señala que del estudio antes citado (APPIA XXI), se ha extraído y actualizado información correspondiente a la cuantificación de la demanda de vehículos involucrados por las obras de desnivelación de cruces y los ahorros de tiempo y combustible asociados. En este sentido, señala que del mencionado estudio se extrajo para cada cruce analizando la demanda vehicular afectada y los ahorros de tiempo y combustible asociados a la desnivelación del cruce, obtenido a través de sendas modelaciones.

Se agrega que los ahorros de tiempo y combustible que implica las obras del subproyecto, permite determinar los beneficios involucrados por los vehículos al desnivelar los cruces. Para tal efecto, EFE tuvo presente las siguientes consideraciones:

- Se consideraron 365 días/año.
- Valor social del tiempo por vehículo liviano de 1.606 \$/hr (\$, diciembre 2015) y 8.829 \$/hr para camiones, de acuerdo al vector de precios del Ministerio de Desarrollo Social.
- Valor social del combustible de 406 \$/lt para vehículos livianos, 396 \$/lt para camiones de 2 ejes y 390 \$/lt camiones de más de 2 ejes y buses.
- Se utilizaron tasas de ocupación del estudio de referencia.

Bajo ciertos supuestos de distancias medias de recorrido, velocidad media de viaje y rendimiento de combustible es posible determinar los costos adicionales por el concepto anteriormente expuesto. Los supuestos son los siguientes:

- Todos los vehículos se asignan al desnivel más cercano.
- Se supone una velocidad media de 25 km/hr para todos los vehículos.

- Se supone un rendimiento medio de consumo de combustible de 8 km/lts para todos los vehículos.

Por lo tanto, sin cuantificar los beneficios asociados a los cruces desnivelados que existían antes de concreción del Subproyecto, por mejoramiento de su estándar, el responsable del Proyecto concluye que la desnivelación de cruces vehiculares involucra un beneficio anual de \$1.522 millones. Del análisis anterior, también concluye que cada persona, en vehículo, ahorra 20 segundos por pasar por un cruce desnivelado versus uno a nivel, e involucra aproximadamente a más de 60.000 personas diarias.

Respecto de la evaluación de los accidentes y los beneficios asociados a la desnivelación de los cruces a nivel vehicular y de la eliminación de los cruces peatonales (siendo reemplazados por pasarelas o cruces en las estaciones), se realizó tomando en cuenta la siguiente información:

- Información de accidentes ferroviarios entre los años 2009 y 2014 (base de datos proporcionada por EDE).
- Minutas técnicas del Ministerio de Desarrollo Social en conjunto con SECTRA.
- Metodología Simplificada de Estimación de Beneficios Sociales por disminución de accidentes en Subproyectos de vialidad interurbana (2013).
- Metodología para la Evaluación Socioeconómica de Subproyectos de Transporte Ferroviario (2013).

De las minutas metodológicas mencionadas anteriormente el Proponente señala que ellas entregan el marco técnico para la cuantificación de los beneficios por ahorros de accidentes, determinando las fuentes de beneficio, tanto para el caso de los atropellos como para las colisiones. Considerando lo anterior, el Proponente estimó el costo social unitario de accidentes ferroviarios y el costo social unitario asociados a lesionados (Tabla N° 12 y Tabla N° 13 del Informe de Conectividad del Subproyecto "Seguridad y Confinamiento").

Por lo tanto, a partir de la información histórica de accidentes y de los costos unitarios actualizados, EFE determinó los beneficios correspondientes a la situación con Subproyecto. Para el caso de los atropellos los beneficios alcanzan los \$1.851 millones, lo que se explica principalmente por las 16 muertes que en promedio se registraron en los últimos años. Por el contrario, para el caso de las colisiones, los beneficios apenas alcanzan los \$236 millones anuales. Lo anterior el responsable del Proyecto lo explica por el hecho que los distintos cruces a nivel, dentro del tramo analizado (Santiago-Nos), disponen de barreras automáticas que han llevado los accidentes casi a cero.

Luego, como resumen total del tramo Santiago – Nos, el Proponente señaló que considerando los beneficios y perjuicios por concepto de tiempo, combustible y accidentes para los usuarios (vehículos y peatones) que cruzaban la línea férrea a nivel en el tramo Santiago-Nos, se obtiene un beneficio total por las obras de confinamiento de \$2.829 millones anuales.

Respecto del tramo Nos – Rancagua, en el acápite 1.3.1 relacionado con conectividad peatonal, indicó que en este tramo del Subproyecto, se mantiene la conectividad peatonal en relación a la situación actual, vale decir, no se cierra el paso peatonal en ningún punto, manteniéndose los existentes, o bien, el Subproyecto proporciona soluciones desniveladas e incluso habilitándose conectividad en sectores actualmente inexistentes. Por tal razón, afirma que el Subproyecto no genera tiempos adicionales de

desplazamiento a los peatones, en relación a la situación existente antes del Subproyecto.

Agrega que en el tramo Nos-Rancagua existen 34 pasos peatonales con una demanda de usuarios (peatones y bicicletas) que atraviesan la línea férrea de 21.446 usuarios/día. Con las obras de confinamiento que involucra el Subproyecto, 11 cruces contemplan obras de desnivelación para el paso vehicular y, en consecuencia, mejora las condiciones de circulación y seguridad para los peatones. La demanda beneficiada por este concepto, involucra a 6.526 usuarios/día, correspondiente al 30% de la demanda total.

En relación a la conectividad vehicular para el tramo señalado, en el acápite 1.3.2 el responsable del Proyecto manifestó que en forma análoga a la realizada en el tramo Santiago –Nos, del estudio antes citado (APPIA XXI), se ha extraído y actualizado información correspondiente a la cuantificación de la demanda de vehículos involucrados por las obras de desnivelación de cruces y los ahorros de tiempo y combustible asociados. Además, del mencionado estudio extrajo para algunos de los cruces evaluados la demanda vehicular asociada y los ahorros de tiempo y combustible asociados a la desnivelación del cruce, obtenido a través de sendas modelaciones.

Para determinar los beneficios involucrados por los vehículos al desnivelar los cruces, el Proponente tomó en consideración las siguientes consideraciones:

- Se consideraron 365 días/año.
- Valor social del tiempo por vehículo liviano de 1.606 \$/hr (\$, diciembre 2015) y 8.829 \$/hr para camiones, de acuerdo al vector de precios del Ministerio de Desarrollo Social.
- Valor social del combustible de 406 \$/lt para vehículos livianos, 396 \$/lt para camiones de 2 ejes y 390 \$/lt camiones de más de 2 ejes y buses.
- Se utilizaron tasas de ocupación del estudio de referencia.

De los resultados, EFE concluyó que es posible obtener un valor promedio unitario de beneficios asociada a la demanda de cada cruce de 45,5 \$/año-usuario, por lo tanto, considerando 11 cruces del tramo Nos – Rancagua, el beneficio es de 2.903,7 MM\$.

En cuanto a la evaluación de los accidentes considerando el subproyecto, expuso que procesó la base de datos de accidentes históricos entre los años 2009 y 2012, separando los atropellos de las colisiones, distinguiendo según gravedad de las lesiones (leves, graves y fallecido) y determinando el valor promedio anual, correspondiente al Tramo Nos-Rancagua (Tablas N° 23 y N° 24 del Informe de Conectividad del Subproyecto "Seguridad y Confinamiento"). Señala que a partir de la información histórica de accidentes y de los costos unitarios actualizados, logró determinar los beneficios correspondientes a la situación con Subproyecto (Tablas N° 25 y N° 26 del Informe de Conectividad del Subproyecto "Seguridad y Confinamiento").

Por lo tanto, concluye que considerando los beneficios por concepto de tiempo, combustible y reducción de accidentes para los usuarios (vehículos y peatones) que cruzan la línea férrea a nivel en el tramo Nos-Rancagua, se obtiene un beneficio total por las obras de \$3.382,6 millones anuales, de acuerdo a lo indicado en la Tabla 28 del Informe de Conectividad del Subproyecto "Seguridad y Confinamiento".

Finalmente, EFE entrega un resumen con las principales conclusiones obtenidas de la evaluación de las obras previstas en el Subproyecto "Seguridad y Confinamiento" para el tramo Santiago – Rancagua:

Tramo Santiago – Nos

- 48.949 usuarios/día, no motorizados (peatones y bicicletas), atraviesan la línea férrea en este tramo, donde el 19% corresponde a usuarios de bicicletas.
- Por las obras de confinamiento, los peatones requieren recorrer, en promedio, 72 metros más al cruce más cercano respecto a uno actual, pero con 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 la desnivelación de cruces, cada persona usuaria de vehículos motorizados, ahorra aproximadamente 20 segundos de tiempo en su viaje, de un universo de más de 60.000 personas.
- Por las obras que involucra el Subproyecto, se evitaría, en promedio, 16 muertes/año por concepto de atropellos.

Tramo Nos – Rancagua

- 21.446 usuarios/día, no motorizados (peatones y bicicletas) atraviesan la línea férrea en este tramo, donde el 29% corresponde a usuarios de bicicletas.
- 30% de la demanda peatonal mejora sus actuales condiciones de operación y seguridad al cruzar la línea férrea y el 70% las mantiene, con el Subproyecto.
- Por las obras de desnivelación que involucra el Subproyecto, se evitaría, en promedio, 3 muertes/año por concepto de atropellos.
- Por la desnivelación de cruces, cada persona usuaria de vehículos motorizados, ahorra aproximadamente 36 segundos de tiempo en su viaje de un universo sobre los 46.000 personas.

Luego, considerando la totalidad del tramo, el Titular concluye que el beneficio social correspondiente a las obras de confinamiento en el tramo Santiago – Rancagua asciende a 6.212 MM\$/anuales.

10.2.9. Que, de acuerdo a lo anteriormente expuesto esta Dirección Ejecutiva estima que las observaciones reclamadas están relacionadas con la mantención de la continuidad urbana entre ambos costados de la faja vía, además, del cierre y reducción de pasos vehiculares y peatonales y su efecto en el acceso de bienes y servicios básicos, es decir, se hace referencia a obras que forman parte del sub-proyecto "Seguridad y Confinamiento" y no al Proyecto recurrido.

Sin embargo, es posible aclarar que de acuerdo a lo indicado por el Proponente, el Proyecto no dejará sin infraestructura que signifique perder conectividad y accesibilidad a transporte o bienes y servicios. En efecto, respecto de las Estaciones – que son las partes u obras del Proyecto que están directamente relacionadas con la conectividad y accesibilidad –, estas fueron diseñadas y concebidas teniendo en cuenta aspectos de seguridad y accesibilidad, incluso para personas con movilidad reducida. Por lo que no es posible concluir que estas nuevas obras del sub-proyecto "Seguridad y Confinamiento" impliquen un aumento de los impactos generados por la línea férrea, ni tampoco es posible concluir que ellas signifiquen una obstrucción a la libre circulación, a la conectividad o un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento de las personas. Así, es posible afirmar que no se configura una alteración significativa de los sistemas de vida y

costumbres, a propósito de las obras del Subproyecto Seguridad y Confinamiento, en los términos del artículo 8 del RSEIA

Cabe destacar también, que durante el proceso de evaluación, EFE se encontraba desarrollando de manera paralela el sub-proyecto "Seguridad y Confinamiento", y respecto del cual ha ido consensuando con los municipios involucrados, el diseño y ubicación de los pasos peatonales y vehiculares desnivelados, de tal forma de asegurar la incorporación de las opiniones y criterios de la comunidad.

- 10.2.10. Por lo tanto, considerando lo anteriormente expuesto, 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.
- 10.3. Que, en relación al artículo 11, letra c), de la LBGMA: Seguridad, esta Dirección Ejecutiva tiene presente las siguientes consideraciones:
- 10.3.1. Los recurrentes indican, en lo pertinente, que la seguridad peatonal no se garantiza con pasos bajo nivel ni con pasarelas, además, alegan que se incrementará el estado de inseguridad considerando que las personas en situación de calle ocuparán esos espacios.
- 10.3.2. Al respecto, es importante exponer que no obstante que los pasos bajo nivel y pasarelas forman parte del sub-proyecto "Seguridad y Confinamiento" el cual no formó parte del proceso de evaluación ambiental, el Proponente en la respuesta 4.1 de la Adenda N° 1 amplió la información referida a la presencia de grupos humanos en el área del Proyecto, detallando que: *"Es importante señalar que por razones de seguridad y protección de vidas humanas, EFE no permite que indigentes y ocupantes ilegales se ubiquen al interior de la faja vía, no pudiendo estos ser considerados como habitantes o residentes del área del proyecto, por cuanto su eventual permanencia supone un riesgo para sus propias vidas y la de las restantes personas usuarias y operarios de EFE."*
- 10.3.3. Tomando en consideración los antecedentes señalados, resulta conveniente que esta Dirección Ejecutiva aclare que la delincuencia tiene muchos factores que pueden explicarla entre los cuales se pueden mencionar las faltas de oportunidades, la desigualdad, drogadicción etc., pero 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.
- Por lo tanto, se estima que las observaciones reclamadas relacionadas con seguridad, fueron debidamente consideradas en el proceso de evaluación ambiental del Proyecto.
- 10.4. Que, en relación al artículo 11, letra c), de la LBGMA: Efectos por el aumento de la cantidad de pasajeros y su relación con los principales medios de transporte de la capital, esta Dirección Ejecutiva tiene presente las siguientes consideraciones:
- 10.4.1. Los reclamantes indican, en lo que importa, que con la ejecución del Proyecto existirían efectos adversos relacionados con el flujo de usuarios y la conexión con el Transantiago y Metro S.A. en hora punta. Además, señalan que existiría una redistribución de asentamientos poblacionales producto del acortamiento de los tiempos de desplazamientos entre los sectores urbanos y rurales.

- 10.4.2. Que, respecto a la necesidad de evaluar, mitigar y dar seguimiento a un posible impacto por el incremento en el flujo de pasajeros sobre los sistemas de transporte público del Gran Santiago, es posible señalar que EFE en el acápite 2.1 de la DIA, aclara que el Proyecto corresponde al mejoramiento integral del sistema ferroviario de EFE en el tramo Santiago-Rancagua considerando, entre otros aspectos, que el servicio de pasajeros de tipo urbano entre Alameda y Nos, operará integrado completamente a Transantiago, existiendo integración tarifaria e integración intermodal. Además, durante el proceso de evaluación quedó establecido que las Estaciones que contempla el Proyecto se han ubicado dentro de la faja vía, lo más cercano posible de las principales vías de transporte público, en particular se puede destacar la nueva estación Lo Valledor que quedará a metros de la nueva línea 6 de Metro S.A.
- 10.4.3. Que, considerando lo anteriormente expuesto se puede concluir que el Proyecto tiene como finalidad mejorar las condiciones de seguridad y conectividad, aumentando la frecuencia de los trenes de pasajeros en el tramo Santiago – Rancagua, pero en particular en el tramo Santiago – Nos, el cual concentra la mayor cantidad de obras puesto que es donde hay mayor tráfico urbano e interurbano. En este orden de cosas, se estima que las obras del Proyecto, en particular, la Estaciones, con su diseño e integración al Transantiago y a Metro S.A., favorecen la descongestión del principal sistema de transporte de la capital, aumentando la integración intermodal en las principales estaciones, generando en definitiva, mayores alternativas a los usuarios residentes en el tramo Santiago – Nos, como lo señala el propio reclamante en la observación del Tema 1 letra e) en dónde afirma que el Proyecto generará un aumento y mejoramiento del transporte que *“permitirá a mayor número de personas vivir en la periferia de Santiago y trabajar en el núcleo.”*
- 10.4.4. Luego, esta Dirección Ejecutiva estima que las observaciones reclamadas relacionadas con los efectos por el aumento de la cantidad de pasajeros, fueron abordadas suficientemente en el proceso de evaluación ambiental del Proyecto.
- 10.5. Que, en relación a Fraccionamiento de proyecto, esta Dirección Ejecutiva tiene presente las siguientes consideraciones:
- 10.5.1. Los reclamantes arguyen, en síntesis, que se debió rechazar el Proyecto puesto que EFE lo habría fraccionado para eludir la presentación de un EIA. Lo anterior, argumentando que todas las obras son partes directamente relacionadas con el Proyecto, puesto que unas sin las otras no tienen razón de existir; además, sostienen que la planificación Trienal de EFE no puede ser admitido como argumento e incluso señalan que el Proponente no cuenta con una carta de pertinencia que lo exima del ingreso al SEIA.
- 10.5.2. Al respecto, esta Dirección Ejecutiva considera importante clarificar el rol del SEA en su denuncia y sanción. En efecto, el artículo 11 bis de la LBGMA, tiene por finalidad regular el fraccionamiento de los proyectos que tienen el propósito de evadir el sistema o atenuar la evaluación ambiental.
- 10.5.3. Cabe agregar que la infracción regulada forma parte del derecho administrativo sancionador, ya que es la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, “SMA”) la investida de la potestad de obligar a los proponentes, previo procedimiento administrativo, a ingresar adecuadamente al SEIA, cuando éstos hubiesen fraccionado sus proyectos. Aquello, conforme lo dispone el artículo 3, letra k), de la ley N° 20.417 que establece la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, “LOSMA”) y de sancionarlos en caso de incumplirse tal requerimiento, en virtud del artículo 35, letra b), del mismo cuerpo legal.

10.5.4. Por consiguiente, no es el Director Ejecutivo del SEA, el órgano llamado a determinar la infracción a esta obligación; la función del SEA está dada en razón de un informe, previamente solicitado por la SMA, que le permita a ésta definir si el fraccionamiento se ha o no configurado.

10.5.5. En esa línea, el SEA como administrador del SEIA no tiene competencia para pronunciarse respecto del fraccionamiento. De hecho los términos del artículo 11 bis son claros al establecer que dicha competencia se encuentra radicada en la SMA:

“Artículo 11 bis.- Los proponentes no podrán, a sabiendas, fraccionar sus proyectos o actividades con el objeto 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.” (Énfasis agregado).

10.5.6. En el mismo sentido se ha pronunciado la Contraloría General de la República (en adelante, “CGR”), mediante el dictamen N° 463, de 2015, a propósito de los proyectos “Caserones” y “Construcción de Bodega de Almacenamiento Puerto de Coquimbo”, confirmando que corresponde que la SMA fiscalice, de acuerdo al artículo 11 bis de la LBGMA, el supuesto fraccionamiento denunciado.

10.5.7. Al revisar la normativa ambiental y en consonancia con el artículo 11 bis de la LBGMA, es posible constatar que la legislación considera otros mecanismos para garantizar el ingreso de los proyectos al SEIA. En efecto, si un proyecto o su modificación, no ha sido sometido al SEIA debiendo hacerlo, corresponde a la SMA requerir su ingreso, de conformidad al artículo 3° letras i), j) y k) del artículo 2° de la LOSMA. Dicho artículo señala en la parte pertinente lo siguiente:

“Artículo 3°.- La Superintendencia tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

(...)

i) Requerir, previo informe del Servicio de Evaluación, mediante resolución fundada y bajo apercibimiento de sanción, a los titulares de proyectos o actividades que conforme al artículo 10 de la ley N° 19.300, debieron someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y no cuentan con una Resolución de Calificación Ambiental, para que sometan a dicho sistema el Estudio o Declaración de Impacto Ambiental correspondiente.

j) Requerir, previo informe del Servicio de Evaluación, mediante resolución fundada y bajo apercibimiento de sanción, a los titulares de Resoluciones de Calificación Ambiental, que sometan al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, las modificaciones o ampliaciones de sus proyectos o actividades que, conforme al artículo 10 de la ley N° 19.300, requieran de una nueva Resolución de Calificación Ambiental.

k) Obligar a los proponentes, previo informe del Servicio de Evaluación Ambiental, a ingresar adecuadamente al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental cuando éstos hubiesen fraccionado sus proyectos o actividades con el propósito de eludir o variar a sabiendas el ingreso al mismo, sin perjuicio de lo señalado en el inciso segundo del artículo 11 bis de la ley N° 19.300”.

- 10.5.8. Los literales transcritos establecen como atribución de la SMA el requerir el ingreso al SEIA de los proyectos o sus modificaciones, como asimismo, obligar a los proponentes a ingresar adecuadamente al SEIA en caso de fraccionamiento. Es, por tanto, la SMA y no el Director Ejecutivo del SEA, el órgano público encargado de resguardar que los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 de la LBGMA ingresen efectivamente al SEIA.
- 10.5.9. Que, el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental de Santiago se ha pronunciado en igual sentido en la sentencia de fecha 29 de enero de 2016, considerando undécimo, conociendo de la causa Rol-48-2014, a saber: *“Que, el Tribunal advierte que, efectivamente, la competencia para determinar la vulneración de la prohibición de fraccionamiento, introducida en el artículo 11 bis de la Ley N° 19.300 por la Ley N° 20.417, corresponde a la SMA. Para ello, será necesario –como primera cuestión– el inicio de una investigación en dicho sentido, por lo que la derivación de los antecedentes a la Jefa de División y Sanción para que determine tal circunstancia fue acertada. A mayor abundamiento, dado que la SMA, en la resolución reclamada, se limitó a derivar los antecedentes a la mencionada división sin establecer si se presentaba o no una hipótesis de fraccionamiento, no le corresponde al Tribunal pronunciarse sobre ello, ya que la oportunidad para hacerlo será, en este caso, cuando conozca de la reclamación que, eventualmente, se interponga en contra de la decisión que adopte la SMA respecto a la concurrencia o no del fraccionamiento denunciado en autos”*.
- 10.5.10. En ese sentido, cabe hacer presente que con fecha 11 de julio de 2016, la SMA formuló dos cargos en contra de EFE por infracción a la RCA N° 373/2013. Específicamente los cargos son: (i) Infracción a los Considerandos N° s. 3.14.3.4 y 7 en relación al Considerando N° 3.1 del ICE. El hecho constitutivo de infracción es la superación del nivel de presión sonora fijado en las Zonas II y III; e (ii) Infracción al artículo 11 bis de la LBGMA, esto es, fraccionamiento de proyecto. De manera que la materia reclamada está siendo revisada por el órgano legalmente constituido al efecto.
- 10.5.11. En consecuencia, de lo expuesto forzosamente debe concluirse que la competencia para determinar si se configura o no el fraccionamiento corresponde a la SMA, razón por la cual esta Dirección Ejecutiva no puede pronunciarse sobre esta materia reclamada.
- 10.6. Que, en relación a que la RCA impugnada habría omitido la participación ciudadana y el principio de contradictoriedad, esta Dirección Ejecutiva aclara que si bien el artículo 30 bis, inciso segundo, de la LBGMA establece que la autoridad ambiental deberá abrir un nuevo periodo de participación ciudadana, ello se configura en la hipótesis que la DIA hubiese sido objeto de aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que afecten sustantivamente los impactos ambientales de un proyecto.

En esa línea, el contenido del recurso de reclamación no especifica cuál es la afectación sustantiva a los impactos del Proyecto que debió dar origen a un nuevo periodo de participación ciudadana, sino que se limita a señalar que: *“La Dirección Ejecutiva del SEA también violó esta norma, ya que el titular presentó aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que afectan sustantivamente los impactos ambientales del proyecto, pero no hubo participación ciudadana respecto de los ‘ICSARAS’ y ‘Adendas’ n.° s 1, 2 y 3, tal como obliga el artículo 30 bis de la Ley n.° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente, modificada por la Ley n.° 20.417. Y, por tanto, no se consideraron debidamente las observaciones de las personas naturales y jurídicas en los fundamentos de la Resolución de Calificación Ambiental, hechas durante el periodo de participación ciudadana; sino que, además, no hubo participación ciudadana en relación con los ‘ICSARAS’ y ‘Adendas’ N.° s 1, 2 y 3”*.

En consecuencia, esta Dirección Ejecutiva no puede pronunciarse sobre la presente materia observada, toda vez que los reclamantes no especifican en que consiste la afectación sustantiva a los impactos del Proyecto.

10.7. Que, en relación a que la falta de consideración de alternativa del tren subterráneo como medida de mitigación, esta Dirección Ejecutiva tiene presente las siguientes consideraciones:

10.7.1. Que, en el ICSARA N° 2 se le solicita al Proponente aclarar y justificar el diseño del Proyecto en relación a la observación de la Ilustre Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda realizada mediante el Ord. N° 40/155 del 29 de enero de 2013, en donde señala que: *"(...) tengo a bien reiterar que la solución debe ser un nuevo proyecto que considere un trazado a desnivel, ya sea subterráneo, en trinchera o elevado, que permita recuperar los espacios públicos para áreas verdes y equipamiento, tan deficitarios en toda el área del entorno a la faja vía, asimismo, asegurar el cruce peatonal y vehicular a nivel, de tal manera de evitar riesgos a la seguridad de los habitantes de nuestra comuna, en definitiva, cualquier proyecto de esta envergadura debe ser capaz de consolidar la integración socio-espacial y territorial (...)".*

10.7.2. Al respecto, en la Adenda N° 2 el responsable del Proyecto respondió que: *"EFE contempló la elaboración de un conjunto de alternativas, incluyendo los trazados indicados por la I. Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda, las que fueron sometidas a la evaluación de los organismos pertinentes del Estado de Chile que rigen el Sistema Nacional de Inversiones, aprobándose en virtud de los análisis técnico - económicos correspondientes, el proyecto que se somete al SEIA".*

10.7.3. Que, a juicio de esta Dirección Ejecutiva, la alegación corresponde a una solicitud de cambio de las partes, obras y acciones del Proyecto, es decir, en la descripción del proyecto que se ha sometido a evaluación ambiental. Sin embargo, tales modificaciones deben ser presentadas por el Proponente con el objeto de ser evaluadas y no impuestas por la autoridad ambiental.

10.7.4. En este caso se sometió al SEIA el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria en el tramo Santiago – Rancagua con las características ya indicadas, no considerando la construcción de las vías férreas en forma subterránea, y sobre el cual todos los órganos con competencia ambiental se han pronunciado.

10.7.5. Que, respecto a la discrecionalidad para escoger la construcción de las vías férreas subterráneas o a nivel de terreno, es importante aclarar que en Chile no existe un marco regulatorio del modelo de "Estudio de Alternativas", en base al cual el proponente deba entregar un examen de las distintas alternativas técnicamente viables, y una justificación de la solución propuesta, sujeto a la aprobación de la autoridad ambiental.

10.7.6. En esta línea, es discrecional para EFE, conforme a los criterios técnico-económicos que estime pertinentes, determinar el tipo de proyecto que quiera desarrollar, el cual será evaluado tanto por el SEA, como por los demás órganos sectoriales competentes.

10.7.7. Cabe señalar que las Comisiones de Evaluación, el Director Ejecutivo del SEA ni el Comité de Ministros pueden imponer la descripción de un determinado proyecto o actividad, pues ello excede sus competencias, sino que debe velar porque se cumpla con la normativa ambiental aplicable, con los requisitos ambientales de los permisos ambientales sectoriales y que se hayan establecido las medidas de mitigación, reparación y compensación idóneas para hacerse cargo de los efectos, características y circunstancias establecidas en el artículo 11 de la LBGMA en el caso de un EIA.

10.7.8. En consecuencia, de lo expuesto forzosamente debe concluirse que la materia objeto de reclamación excede las competencias de esta Dirección Ejecutiva, no pudiendo pronunciarse al respecto.

11. Que, como argumento transversal a los recursos de reclamación se plantea que la autoridad ambiental no habría dado cumplimiento en la debida consideración de las observaciones ciudadanas a los principios establecidos en el Of. Ord. D.E. N° 130528, de fecha 1 de abril de 2013, del Director Ejecutivo del SEA, que imparte instrucciones sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Al respecto, cabe señalar que el análisis acerca de la debida consideración de las observaciones ciudadanas en el proceso de evaluación ambiental dice relación con que la materia observada sea debidamente abordada en aquél. Así, el análisis no dice relación con la respuesta propiamente tal (forma), sino con que efectivamente el proceso de evaluación se haya hecho cargo de la materia observada (fondo).

Esto dice relación con el principio de permanencia o conservación de los actos administrativos. Es así como los defectos de forma tienen menor significado y deben acarrear la invalidez de la decisión administrativa solamente si recaen en un requisito esencial y generan perjuicio. De lo contrario, el acto conserva su validez y sigue surtiendo todos sus efectos. De esta manera, el artículo 13 de la ley N° 19.880 establece que el vicio invalidante debe ser esencial y ocasionar perjuicio, disponiendo en su inciso segundo: "el vicio de procedimiento o de forma sólo afecta la validez del acto administrativo cuando recae en algún requisito esencial del mismo, sea por naturaleza o por mandato del ordenamiento jurídico y genera perjuicio al interesado".

Además, este principio propugna la conservación o mantención de los actos administrativos cuando hacerlo permite cumplir las finalidades u objetivos que les ha fijado el ordenamiento jurídico. En este sentido, se ha dicho que "para ello, la argumentación discurre priorizando el fondo sobre las formalidades, el contenido por encima de la letra, la teleología en lugar de la exégesis adjetiva y paralizante por designios burocráticos"¹.

De esta manera, el análisis respecto de la consideración realizada a cada una de las observaciones ciudadanas reclamadas, debe guardar concordancia con un análisis finalista del acto administrativo en contra del cual se ejercen, por lo cual corresponde, en esta instancia, examinar la entidad del vicio que se reclama en cada caso, y que, además, no exista posibilidad alguna de conservar el acto mediante el saneamiento del vicio reclamado. En consecuencia, esta Dirección Ejecutiva estima que los criterios sentados en el mencionado instructivo², deben ser apreciados desde la perspectiva del referido principio de conservación de los actos administrativos.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que los principios de autosuficiencia y de independencia, invocados por los reclamantes se deben entender conforme a la completitud de los antecedentes del proceso de evaluación y no otro, en ese sentido, si tanto las remisiones a la DIA y/o Adenda como la reproducción de la respuesta del Proponente, dan una respuesta suficiente en los términos descritos en los párrafos precedentes, esto es, se hacen cargo del fondo de la materia observada, se está cumpliendo por la autoridad ambiental con el mandato legal de la "debida consideración de las observaciones", como en el caso de marras.

12. Que, adicionalmente, durante la revisión de las materias reclamadas en la etapa recursiva se identificaron alegaciones de los reclamantes que no pueden ser objeto del conocimiento y resolución por parte de esta Dirección Ejecutiva, por:

¹ Cea Egaña, J. L, "La nulidad en el nuevo derecho público", ob. cit. Marín Vallejo, U. "Algunos aspectos de la Nulidad de Derecho Público. Aproximación Práctica al tema", en *Cuadernos de Análisis Jurídico. Seminarios de Derecho Procesal*, pág. 154.

² A saber, completitud y precisión; autosuficiencia; claridad; sistematización y edición; independencia; autoría impersonal; y, actualización de las consideraciones.

- 12.1. Tratarse de materias que no formaron parte de la observación original presentada en el proceso PAC y, por ende, no pudieron ser debidamente consideradas en los fundamentos de la RCA, no porque la autoridad ambiental no las haya querido considerar, sino porque no era posible considerarlas debido a que eran antecedentes que al momento de dictar la RCA N° 373/2013 no obraban en el expediente administrativo de evaluación ambiental del Proyecto.
- 12.2. Materias respecto de las cuales, estando comprendidas en las observaciones cuya ponderación se reclama, no se expresaron las razones por las cuales se estimaban que no fueron debidamente consideradas en los fundamentos de la RCA, de conformidad a lo exigido por el artículo 45, inciso segundo, del RSEIA, que establece: "El recurso deberá indicar qué observaciones, de aquellas formuladas en la oportunidad legal, no fueron debidamente ponderadas, **y los fundamentos de dicho reclamo**" (énfasis agregado);
- 12.3. Atendido que mediante la Resolución Exenta N° 1227, de 21 de octubre de 2016, esta Dirección Ejecutiva, cumple lo ordenado por la Excelentísima Corte Suprema, en autos rol de ingreso N° 19.302-2016, en el sentido de inhibirse del conocimiento de los recursos de reclamación interpuestos por las personas naturales y jurídicas que optaron por deducir la acción de protección ante la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago, en autos rol N° 31.177-2013, de manera que las observaciones de dichas personas incluidas en los recursos presentados conjuntamente con otros reclamantes no fueron consideradas.

Las materias reclamadas que presentan alguna o más de las tres características precedentes son las siguientes:

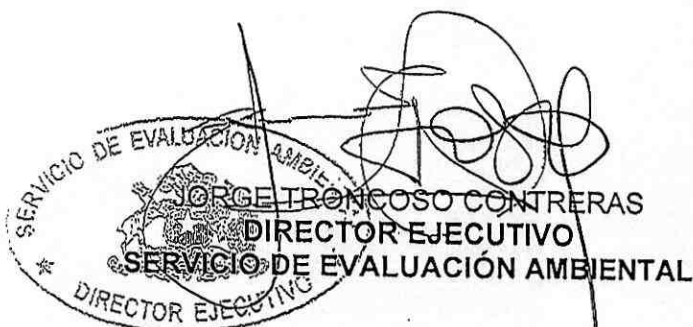
- Existiría una redistribución de asentamientos poblacionales, aumentando el crecimiento horizontal de la ciudad.
- El tránsito de 118 trenes diarios generaría contaminación acústica que alteraría el bienestar mental y auditivo, además de desvalorizar las viviendas.
- Se perdería conectividad de una población a otra sin locomoción colectiva.
- Los Trenes que en la actualidad pasan producirían un alto impacto acústico y de vibraciones.
- Los reclamantes no quieren la construcción de pasos bajo nivel ni tampoco pasarelas peatonales para no seguir divididos.
- El Proyecto afectaría a más de 5600 puestos de trabajo en la feria libre la que tendría una historia cultural y social.
- El Proyecto generaría reasentamiento de grupos humanos, porque la población expropiada por EFE sí reuniría las características señaladas en el párrafo 3° del artículo 8 del RSEIA, por lo que se debió exigir un EIA.
- Se afectaría todo el comercio de la gran feria Salvador Allende.
- Se debería hacer una modelación y evaluación de los impactos ambientales del Proyecto sobre el componente aire, específicamente de los contaminantes sujetos al Plan de Prevención y Descontaminación, durante la etapa de construcción y operación.
- El Proyecto afectaría todo el comercio de la feria Salvador Allende que no sólo abastecería a los pobladores sino que también, a juicio del reclamante, "(...) son colonos de nuestro espacio de tierra".
- El Proyecto afectaría a poblaciones, ya que, al implementar o construir muros de aislación y cerrar el paso existente se agudizarían las dificultades de conectividad urbana.

- Muchas de las obras de los pasos desnivelados y de las estaciones se ejecutarían en lugares donde se localizan poblaciones.
 - El Proyecto al requerir para sus obras terrenos de terceros realizaría expropiaciones; dicha situación afectaría a residentes que por años y por generaciones han vivido en el lugar, debiendo buscar una solución habitacional, derivando en reasentamiento de esas familias y alterando sus sistemas de vida y costumbres.
 - Se alega que el Proyecto se localizaría en o próxima a recursos y áreas protegidas y sitios prioritarios para la conservación, específicamente, se encontraría inserto en el sitio prioritario de importancia nacional para la conservación de la biodiversidad Cordón de Cantillana y Cordillera de la Costa y Cocalán.
 - Los reclamantes indican que de acuerdo con la "Estrategia para la Conservación de la Biodiversidad en la Región Metropolitana de Santiago", de 2010, de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, del cual el SEA es sucesor legal, uno de los 23 sitios determinados como prioritarios para la conservación de la biodiversidad en dicha región sería el "Cordón de Cantillana".
 - Existe preocupación por parte de los reclamantes sobre qué sucederá con el agua de riego y su mantención actualmente el sector es de EFE.
 - Asimismo, arguyen que el hecho de que la estación se quede en el mismo sitio impide gran parte de tala de bosques. Por lo demás, acusan que no se indicaría la cantidad de árboles que se talarán ni tampoco se consideraría el valor ambiental de los mismos.
 - Alegan que en la RCA recurrida se reconocería expresamente que se alterarían monumentos históricos y las zonas típicas por lo que se debió exigir la presentación de un EIA. Además, estiman que se otorga el PAS 75, el que debió entregarse en el contexto de un EIA, a fin de evaluar detallada y exhaustivamente las condiciones en que el Proyecto alteraría los sitios y monumentos pertenecientes al patrimonio cultural.
 - No entenderían por qué el sub-proyecto "seguridad y confinamiento" no forma parte del Proyecto integral.
 - Estiman que la razón de planificación Trienal de EFE no debería ser admitida como argumento.
 - Reclaman que se pretendería construir paralela y simultáneamente proyectos que forman parte de un mismo presupuesto de inversión.
 - Indican que se debería aclarar bajo qué criterio ambiental sólo se somete al SEIA una etapa del proyecto.
 - Acusan que el Proyecto adolecería de falta de información relevante o esencial por lo que debió ser rechazado
 - Los reclamantes señalan que el Proyecto debió ser rechazado, no sólo porque omitió la evaluación ambiental de los otros dos "sub-proyectos", sino porque además en su texto no se incluirían elementos descriptivos esenciales del proyecto que se sometió a evaluación, los que se completan, entregan o describen por el Proponente o el SEA en las Adendas y en el ICE. Por lo tanto, esta circunstancia daría cuenta de manera categórica que la DIA adolece de información relevante y esencial para su evaluación.
13. Que, en consideración a lo señalado en los Considerandos precedentes de este acto administrativo, esta Dirección Ejecutiva resuelve lo siguiente:

RESUELVO:

1. **Rechazar** los recursos de reclamación individualizados en los Vistos N° s. 1, 2, 3 y 4 del presente acto, interpuestos en contra de la Resolución Exenta N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, que calificó favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua", en virtud de lo señalado en el Considerando N° 10 de este acto administrativo.
2. **Hacer presente** que, en contra de la presente Resolución, se podrá reclamar, dentro del plazo de treinta días contados desde su notificación, ante el Tribunal Ambiental, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 de la LBGMA, sin perjuicio de ejercitar cualquier otro recurso que los reclamantes estimen oportuno.

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



OSF/GEV/JCL/IMM

Carta Certificada:

- Don Orlando Enrique Gálvez Abrigo (Av. Ferrocarril N° 7515, Comuna de Lo Espejo).
- Doña Jessica Catalina Lobos Quelempán, representante del Comité "El Canelo" (Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho, Facultad de Derecho Universidad de Chile, Av Santa María 0200, Providencia).
- Don Arturo Navarrete Tarragó (Francisco Javier Krugger N° 3300, Buin).
- Doña Filomena Jiménez Ibacache, representante de Club del Adulto mayor Mudechi; doña Olga Margarita Moscoso Santibáñez, representante del Club del Adulto Mayor Solidaridad y Progreso; don Alejandro Colipi Pichun; doña Lidia del Carmen Silva Bueno, representante Junta de Vecinos Alcalde Atilio Mendoza y doña Lorena Bernardita Pérez Cea (Huérfanos N° 835, oficina 1203, comuna de Santiago).
- José Fernando Aguirre Díaz, en representación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (Morandé N° 115, piso 6, Comuna de Santiago).
- Superintendencia del Medio Ambiente.
- Ilustre Municipalidad de Codegua.
- Ilustre Municipalidad de Graneros.
- Ilustre Municipalidad de Mostazal.
- Ilustre Municipalidad de Rancagua.
- Ilustre Municipalidad de Buin.
- Ilustre Municipalidad de El Bosque.
- Ilustre Municipalidad de Estación Central.
- Ilustre Municipalidad de Lo Espejo.
- Ilustre Municipalidad de Paine.
- Ilustre Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda.
- Ilustre Municipalidad de San Bernardo.
- Ilustre Municipalidad de Santiago.
- Corporación Nacional Forestal, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- Dirección de Vialidad, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- Gobierno Regional, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- SEREMI Agricultura, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- SEREMI de Bienes Nacionales, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- SEREMI de Vivienda y Urbanismo, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- SEREMI MOP, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- SEREMI Salud, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- SERNATUR, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- Corporación Nacional Forestal, Región Metropolitana.
- Dirección Regional de Vialidad.
- Gobierno Regional, Región Metropolitana.
- Secretaría Regional Ministerial de Agricultura RM.
- Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales.
- Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas, RM.
- Secretaría Regional Ministerial de Salud, Región Metropolitana.

- Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, RM.
- Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, RM.
- Servicio Agrícola y Ganadero, RM.
- Servicio Nacional de Turismo, RM.
- Consejo de Monumentos Nacionales.
- Corporación Nacional de Desarrollo Indígena.
- Corporación Nacional Forestal, Dirección Ejecutiva.
- Departamento de Salud Ambiental, Ministerio de Salud.
- Dirección General de Aguas.
- Dirección General de Obras Públicas.
- Dirección Nacional de Vialidad.
- División de Norma, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
- Ministerio de Bienes Nacionales.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Servicio Agrícola y Ganadero.
- Servicio Nacional Turismo, Dirección Nacional.
- Subsecretaría del Medio Ambiente.
- Subsecretaría de Pesca y Acuicultura.

Distribución:

- Dirección Ejecutiva, SEA.
- División Jurídica, SEA.
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA.
- Departamento de Recursos de Reclamación.
- Archivo Rol 29/13

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