

Santiago, viernes 12 de enero de 2018

GG-009/2017

Señora
Catalina Uribarri Jaramillo
Fiscal Instructora
División de Sanción y Cumplimiento
Superintendencia del Medio Ambiente
Teatinos N° 280 - Piso 8°
Presente



Ref.: Respuesta a su Res. Ex. N° 10/Rol D-039-2016 de 21 de diciembre de 2017

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

De nuestra consideración:

MARISA KAUSEL CONTADOR y **CECILIA ARAYA CATALÁN**, en representación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (en adelante, "EFE"), ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé N° 115-Piso 6°, Santiago, Región Metropolitana, en procedimiento **sancionatorio D-039-2016**, encontrándonos en tiempo y forma, por medio de la presente venimos en responder al requerimiento de información formulado por la Superintendencia del Medio Ambiente, mediante su Resolución Exenta N° 10/Rol D-039-2016 de 21 de diciembre de 2017.

Para dicho efecto, se acompaña a esta presentación un documento mediante el cual se informan y se entregan en formato digital los antecedentes requeridos.

Finalmente, cabe hacer presente que por Res. Ex. 11/Rol D-039-2016 de 5 de enero de 2018, se amplió el plazo concedido para presentar dichos antecedentes, en 4 días hábiles adicionales.

Sin otro particular, le saluda atentamente,



Marisa Kausel Contador
Gerente General

Empresa de los Ferrocarriles del Estado



Cecilia Araya Catalán
Gerente de Administración y Finanzas

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Incl.: Informe de Respuesta y Anexos (en soporte digital)

MKC/CAC/JVF/CLB/icm



INFORME DE RESPUESTA A REQUERIMIENTO DE INFORMACIÓN FORMULADO MEDIANTE RES. EX. 10/D-39-2016 DE LA SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE

El presente informe se estructura en dos secciones. En primer lugar, se efectúan breves consideraciones referidas a las motivaciones que dan origen al requerimiento formulado a Empresa De Los Ferrocarriles del Estado (en adelante, "EFE") por la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, "SMA" o esta "Superintendencia") en el Resuelvo III de su Res. Ex. 10/D-39-2016. Luego, se responde derechamente el requerimiento, presentando y entregando los antecedentes solicitados en formato digital.

I. CONSIDERACIONES SOBRE LA MOTIVACIÓN QUE DA ORIGEN AL PRESENTE REQUERIMIENTO DE INFORMACIÓN FORMULADO POR RES. EX. 10/D-39-2016

La fiscal instructora manifiesta en los considerandos 13° y siguientes, las motivaciones a las cuales responde el presente requerimiento de información, indicando que:

- *"se requiere para efectos de ponderar adecuadamente los antecedentes acompañados en escrito de 16 de octubre de 2017 por parte de los interesados, y ponderar asimismo la posibilidad de dictarse una medida provisional en el presente procedimiento, contar con la información actualizada sobre el estado y ubicación de las estructuras asociadas al confinamiento de la vía férrea que sirven para el desplazamiento de las personas, así como el estado de los cierres de los pasos a nivel, indicándose expresamente si han sido objeto de desperfecto y reparación por parte de EFE. (...)"(lo destacado es nuestro).*
- *Asimismo, se requiere conocer la existencia de reclamos asociados al funcionamiento y habilitación de las estructuras mencionadas anteriormente, y la forma en que EFE ha dado solución o ha canalizado los requerimientos de la comunidad.*

A continuación, se expresan una serie de consideraciones respecto de las alegaciones manifestadas por las abogadas María Nora Jaraquemada y Valentina Durán Medina en su presentación del 16 de octubre de 2016, para luego abordar la procedencia de decretar una medida provisional, y la idoneidad de la información requerida de conformidad con el alcance del presente proceso sanción.

1. Consideraciones sobre los supuestos efectos en la conectividad y seguridad de las personas alegados en la presentación del 16 de octubre de 2017

Preliminarmente, respecto a los supuestos problemas en la conectividad derivados del diseño de las pasarelas que aducen los interesados en el escrito de fecha 16 de octubre de 2017, cabe

destacar que a partir de la evaluación del impacto vial de estas obras, contenida en el Informe de Conectividad "Subprograma "Seguridad y Confinamiento", acompañado en el Anexo de la presentación de 6 de febrero de 2017, se puede concluir que éstas no implican un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, disminuyendo incluso en algunos casos.

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

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

En cuanto a la inseguridad que generarían las condiciones en las que se encuentran los pasos peatonales, según acusan los interesados, en el mismo escrito antes referido, cabe indicar que es justamente el objetivo del subproyecto "Seguridad y Confinamiento" (en adelante, el Subproyecto) mejorar las condiciones de seguridad vial de las personas que cruzan la faja vía. En efecto, se ha señalado en varias oportunidades que no tiene sentido la alegación de las solicitantes en el sentido que las obras del proyecto seguridad y Confinamiento mi representada generan un riesgo de la salud de la población o al medio ambiente, cuando su objetivo, es minimizar los accidentes en la vía del tren. Si por razones de desmanes o vandalismo, estas obras no cumplen a cabalidad su objetivo, esto no es imputable a mi representada, y no tiene que ver con la necesidad o no de su evaluación ambiental. Esta situación ocurría antes del proyecto y obviamente cuando el proyecto se desarrolló. La diferencia, es que antes existía igual vandalismo, más pasos ilegales, y además pasos a nivel más o menos formales, los cuales eran causantes de constantes accidentes.

De esta manera, sin perjuicio de los esfuerzos efectuados por EFE para minimizar la ocurrencia de actos delictuales que atentan en contra de los bienes de la empresa y en contra de los usuarios, como bien se hizo referencia en nuestra presentación de 6 de febrero de 2017, resulta irrazonable culpar a mi representada de la ocurrencia de los mismos. En este sentido, la Dirección Ejecutiva del SEA en la Res. Ex. N° 62 de 18 de enero de 2017, indica que, *"no es posible adjudicar una situación delictiva a una obra que tiene como objetivo 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"*.

En definitiva, el Proyecto Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua (en adelante, "El Proyecto"), facilita el acceso a equipamiento de transporte, y el acceso a centros y subcentros proveedores de servicios, para las personas que viven en las comunas de dicho tramo, las cuales previamente podían acceder a ellos en forma limitada y precaria, por lo que en definitivas estas obras asociadas a este Proyecto constituyen

una mejora en la conectividad de miles de personas contribuyendo a disminuir tanto la contaminación, como la congestión vehicular. Todo lo anterior, equivale a un beneficio social en el tramo Santiago -Rancagua estimado en 6.212 MM\$/anuales.

Por su parte, el Subproyecto permite optimizar las condiciones de seguridad de quienes cruzan por la faja vía y de ningún modo implica una pérdida en la conectividad y accesibilidad a transportes o bienes y servicios. En este sentido, estima la Res. Ex. 67/2017 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 a las personas. Así, es posible afirmar que no se configura una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres, a propósito de las obras del Subproyecto Seguridad y Confinamiento”* (considerando N° 10.2.9).

2. Consideraciones sobre la procedencia de decretar medidas provisionales

Se desprende de la lectura del inciso primero del artículo 48 de la LO-SMA¹, que procede decretar una medida provisional cuando ésta tiene por objeto evitar un daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas.

La jurisprudencia ha sido enfática en señalar que, para tal efecto, se debe contar con antecedentes suficientes e idóneos para evaluar si existe o no un riesgo de daño inminente al medio ambiente o a la salud de la población en el caso concreto, sin que sea suficiente la mera configuración de una supuesta infracción²

Lo cierto es que, en el presente proceso sanción no se han incorporado antecedentes suficientes e idóneos que permitan acreditar la existencia de riesgo de daño a la salud de la población o al medio ambiente, ni mucho menos su inminencia, para justificar la adopción de cualquier tipo de medida provisional. En efecto, el Proyecto aprobado por RCA 373/2013 se encuentra en etapa de operación desde marzo de 2017, por lo que cualquier supuesto efecto en la

¹ Que establece que *“Cuando se haya iniciado el procedimiento sancionador, el instructor del procedimiento, con el objeto de evitar daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas, podrá solicitar fundadamente al Superintendente la adopción de alguna a algunas de las siguientes medidas: a) Medidas de corrección, seguridad o control que impidan la continuidad en la producción del riesgo o del daño. b) Sellado de aparatos o equipos. c) Clausura Temporal, parcial o total, de las instalaciones. d) Detención del funcionamiento de las instalaciones. e) Suspensión temporal de la resolución de calificación ambiental. f) Ordenar programas de monitoreo y análisis específicas que serán de cargo del infractor”*.

² En este sentido, el Segundo Tribunal Ambiental, en sentencia en causa rol 5-6-2013, de fecha 19 de diciembre de 2013, en considerando tercero indic : *“Que en opinión de este Tribunal, el sólo hecho de que las mencionadas obras o actividades no hayan ingresado al SEIA, no es [en] sí mismo un motivo suficiente para autorizar el tipo de medidas provisionales como las solicitadas por el Superintendente, ya que siempre se requerirá acompañar los antecedentes suficientes e idóneos para evaluar si existe o no un riesgo de daño inminente al medio ambiente o la salud de la población, según lo establecido en el inciso primero del artículo 48 de la LOSMA”*.

conectividad y seguridad de las personas derivados del mismo, de ninguna manera puede ser considerados como “inminentes”.

Esta misma Superintendencia se ha manifestado en este sentido, en relación al cierre de pasos a nivel y la habilitación de pasos desnivelados, y sus supuestos efectos en la conectividad y en la seguridad en las personas. En efecto, en el Considerando 19° Res. Ex. 10/D-39-2016 de 28 de febrero de 2017, el fiscal instructor del presente proceso a dicha fecha, estima que a su juicio, *“la habilitación de los pasos a desnivel y el cierre de los pasos a nivel no genera un riesgo inminente a la salud de las personas. Si bien el cierre de los pasos a nivel y su reemplazo por pasarelas puede hacer más lento e incluso dificultar el desplazamiento entre uno y otro lado de la vía férrea, es difícil vincular dichos problemas a un riesgo inminente para la salud de las personas”*. Por su parte, en el Considerando 29 °, señala respecto al inicio de operación del Proyecto aprobado por RCA 373/2013 que *“tampoco se estima que genere una situación de riesgo inminente de accidente, ya que al 09 de marzo de 2017, la totalidad de los pasos peatonales y vehiculares estará cerrados y la faja ferroviaria se encontrará completamente cercada en el trayecto de Santiago-Nos”*. Por tales consideraciones mediante la resolución referida, se rechazó la solicitud de medidas provisionales presentada con fecha 19 de enero de 2017 por las abogadas María Nora Jaraquemada y Valentina Durán Medina.

En definitiva, tal como en dicha oportunidad, en la actualidad no procede decretar medida provisional alguna, a más de 10 meses de funcionamiento del Proyecto aprobado por RCA 373/2013.

Por último, hacemos presente que el Proyecto de nuestra representada ya ha sido sometido a conocimiento de la Corte de Apelaciones de Santiago y luego de la Corte Suprema, la cual confirmó el rechazo de sendos recursos de protección, en contra de la RCA respectiva. Dichos recursos se sustentaban en argumentos muy similares a los esgrimidos en este procedimiento sancionatorio, y ninguno de esos Tribunales Superiores estimó que existieran antecedentes que ameritaran la dictación de una acción cautelar, remitiendo la discusión a la Justicia Ambiental.

Posteriormente, en el marco del conocimiento del reclamo presentado ante el Tribunal Ambiental, -el cual en prima fase resolvió acogerlo, dejando sin efecto la RCA y retrotrayendo el procedimiento de evaluación, estimando que el análisis del fraccionamiento debería ser analizado por la SMA- pudiéndose haber dictado de oficio o a petición de parte una medida cautelar, este Tribunal tampoco lo hizo. Por último, la Corte Suprema revocó la resolución del respectivo Tribunal Ambiental, y de parte alguna de ese fallo puede extraerse que dicho Exmo. Tribunal estuviere preocupado por la eventualidad de algún tipo de riesgo inminente sobre la salud. Esto es de especial relevancia, sin perjuicio que la sentencia de la Corte Suprema, no se detiene en el análisis de fondo propiamente ambiental, las alegaciones de las supuestas alegaciones de riesgo, fueron parte de lo discutido en dicho Exmo Tribunal, y este nada señaló sobre el particular. Por último, esta vez en representación de otros denunciantes las mismas abogadas que han litigado en los otros procedimientos citados, han llevado este tema ante el Tribunal Ambiental (la RCA respectiva), argumentando nuevamente sobre el tema del fraccionamiento, y no han solicitado medida cautelar en ese procedimiento, y tampoco han sido decretas por el Tribunal Ambiental de oficio, estando la causa en estado de acuerdo.

No es posible entender, que nuevamente las abogadas solicitantes, vuelven sobre un punto que ha sido largamente debatido, desestimado o no considerado, tanto por la SMA y por los Tribunales de Justicia, y donde los menores riesgos se hacen evidente con sólo comparar el estándar de los pasos antiguos con los nuevos.

3. Sobre la pertinencia de la información solicitada en el presente requerimiento

Cabe enfatizar que en la Formulación de Cargos se imputa a EFE haber fraccionado el Proyecto Rancagua Express en dos subproyectos con el fin de someter uno sólo de ellos “Mejoramiento Integral” a evaluación ambiental, y eludir el ingreso al sistema de evaluación ambiental de las obras del otro subproyecto “Seguridad y Confinamiento”. La infracción imputada e investigada en este proceso es, por tanto, un fraccionamiento-elusión.

Según el principio de tipicidad³, en el presente procedimiento sancionador deben probarse precisamente los hechos que se estimen constitutivos de infracción de acuerdo a la Formulación de Cargos, según dispone de manera clara el inciso 2º del artículo 49, el inciso 2º del artículo 53 y el inciso final del artículo 54 de la LO-SMA.

En razón de este principio, y de conformidad con el artículo 11 bis, los requerimientos de información formulados en el marco del presente proceso sanción debiesen tener por objeto determinar la concurrencia de la infracción imputada en la Formulación de Cargos, refiriéndose a los hechos y circunstancias cuyo esclarecimiento resulta pertinente a la luz del contenido de dicha resolución, los cuales dicen relación con la pertinencia de ingreso del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, en razón de los impactos ambientales que pudieran generar.

En concreto, en el presente procedimiento sancionatorio se ha imputado un fraccionamiento-elusión, sosteniendo que el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” debió ser evaluado ambientalmente por generar impactos negativos en la conectividad de la población entre ambos lados de la línea férrea, en tanto contempla cierre de los pasos a nivel existentes en la faja vía y su reemplazo por pasos desnivelados y/o pasarelas. En la denuncia y formulación de cargos se ha sostenido que con el confinamiento total de la línea férrea se aumentan significativamente los tiempos de desplazamiento y se deterioran las condiciones de seguridad para el cruce peatonal de la faja vía.

En tal contexto, el objeto de la presente investigación debiese ser determinar si las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” mantuvieron o no vías de conexión entre un lado y otro de la faja vía y si la construcción y diseño de éstas permiten realizar el cruce en similares

³ Cabe hacer presente, que la jurisprudencia nacional se encuentra conteste en cuanto a que corresponde una aplicación matizada de los principios penales en el ámbito sancionatorio administrativo como manifestación del *mismo ius puniendi* estatal. En este sentido el Tribunal Constitucional ha sostenido que las sanciones administrativas y penales “*pertenecen a una misma actividad sancionadora del Estado- el llamado ius puniendi- y están, con matices, sujetas al estatus quo constitucional establecido en el numeral 3 del artículo 19*”. Sentencia Rol N° 480, de 27 de junio de 2006. En el mismo sentido TC, Sentencia Rol N° 1518, de 21 de octubre de 2010.

o mejores condiciones de seguridad que los pasos a nivel cerrados por el confinamiento de la vía férrea. ¿Se confinó la vía férrea? ¿se construyeron pasos a desnivel y/o pasarelas que permitan tránsito de un lado al otro de la vía? ¿la ubicación y diseño de dichos pasos o pasarelas implica un aumento significativo de las distancias para poder cruzar de un lado a otro de la línea férrea? ¿dichas obras deterioraron las condiciones de seguridad en que se realizaba en cruce de la línea férrea antes del proyecto?

En este sentido, no resulta pertinente la inclusión en el presente requerimiento de información actualizada sobre el estado de las estructuras y equipamiento asociado al confinamiento y a la conectividad entre uno y otro lado de la faja vía, y, específicamente, a la reparación que EFE ha hecho de ellas. Como se dijera previamente, el objeto del presente sumario es determinar si las obras o actividades del Subproyecto cuestionado afectan o no la conectividad entre ambos lados de la vía, no si aquellas son adecuadas para contrarrestar los impactos de la delincuencia o vandalismo en las zonas donde ellas se ubican. Dicha información requerida no se ajusta al mérito del presente proceso sanción, ni mucho menos a las exigencias ambientales establecidas en el Proyecto aprobado por RCA 373/2013.

Sin perjuicio de lo anterior, en nuestro ánimo de colaborar efectivamente con el ejercicio de las atribuciones que corresponden a la Superintendencia del Medio Ambiente, a continuación, se da cumplimiento a lo solicitado, poniendo a su disposición la información requerida.

II. RESPONDE REQUERIMIENTO DE INFORMACIÓN FORMULADO POR RES. EX. 10/D-39-2016

Según lo solicitado por esta Superintendencia en el Resuelvo III de la Res. Ex. 10, se informan y se entregan los siguientes antecedentes:

1. "Informe sobre el cierre definitivo de los pasos a nivel circundantes a la vía férrea".

En el Anexo de esta presentación, se acompaña el Informe de "Cierre de Pasos a Nivel". Este informe da cuenta que, entre diciembre de 2016 y febrero de 2017 se cerraron un total 31 pasos a nivel, incluyendo aquellos pasos que se encontraban habilitado a la fecha de la presentación del 24 de febrero de 2017.

Se anexa al referido informe, los "Formularios de Control de Pasos Suprimidos", que dan cuenta de los resultados de las inspecciones realizadas entre el 03 y 04 de enero de 2018, en las cuales se constató que dichos pasos se encuentran confinados y sin operar en la actualidad. Además, se entrega un archivo kmz, donde se aprecia la ubicación de cada uno de los pasos a nivel cerrados en el marco de la ejecución de subprograma de "Seguridad y Confinamiento".

Cabe hacer presente que la constatación del estado de cierre de los pasos a nivel es reciente, no obstante, a futuro a causas del vandalismo en algunas zonas, estos pueden ser nuevamente abiertos por terceros. Para controlar tal situación, se cuenta con los servicios de la Empresa Tecdra S.A encargada de la mantención del confinamiento.

2. *“Consigne un catastro sistematizado de estructuras que sirven para desplazamiento de personas, en el proyecto Rancagua Express en el tramo que comprende las comunas de Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, El Bosque y San Bernardo, con expresa indicación de su tipo, ubicación y estado actual. Lo anterior deberá ser entregado en el formato tabla que se indica a continuación, informando respecto de cada uno de los ítems que se señalan, en un orden que guarde relación con la ubicación geográfica, sin perjuicio de información adicional que la empresa estime pertinente remitir, siempre y cuando no sea sobreabundante ni impertinente para los objetos del presente requerimiento” (...)*

Catastro de estructuras que sirven al desplazamiento de personas proyecto Rancagua Express

N°	Estructura (paso peatonal en caso de proceder, pasarela, mezzanina soterrada, estación, etc)	Calle y Km de ubicación	Comuna	Condición Actual (construida por el proyecto, proyectada, reparada, en reparación)	Observaciones de tipología de estructura
----	--	-------------------------	--------	--	--

- 2.1. *En el caso de pasarelas deberá indicar las rampas asociadas, especificando lo siguiente: (i) altura de desnivel, (ii) largo y (iii) pendiente en %; (iv) la existencia y operatividad de ascensores y escaleras; y (v) la existencia y operatividad de luminaria.*
- 2.2. *En el caso de las "observaciones tipología de estructura", tratándose de un paso peatonal o vehicular, deberá indicar si este es sobre o bajo nivel"*

Se acompaña en el anexo de esta presentación, conforme el formato tabla solicitado, la Planilla "Catastro de estructuras", en la cual se presenta el catastro de atravesos que sirven para desplazamiento de personas, que se encuentran emplazados en el tramo que comprende las comunas de Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, El Bosque y San Bernardo.

Además, en esta presentación, se acompañan los certificados que acreditan la instalación de ascensores en las pasarelas que cuentan con ellos, y registros fotográficos fechados y georreferenciados de las pasarelas, con objeto de dar cuenta del estado actual de estos ascensores y la luminaria instalada.

3. *"Informe sobre un registro de reclamos asociados a cada una de las estructuras mencionadas anteriormente, y la forma en que EFE ha dado solución o ha canalizado los requerimientos de la comunidad".*

Se acompaña en el Anexo de esta presentación, copia del Registro de "Reclamos Generales de Tren Central", efectuados desde septiembre a diciembre de 2017. Cabe destacar que ninguno de los reclamos consignados en el registro dice relación con problemas a la conectividad entre ambos lados de la faja vía, o en particular con el estado de los pasos peatonales.

Los reclamos pueden ser canalizados por medios internos y externos. Las vías de recepción interna, mediante las cuales se pueden efectuar reclamos corresponden al call center y al sitio web de Tren Central, y los libros de reclamos que se encuentran en cada estación. Además, se reciben reclamos por medios externos como el SERNAC. Todos los reclamos son ingresados a una plataforma común y gestionados por la unidad respectiva según el tipo de reclamos, encargada de dar respuesta y hacer seguimiento de los mismos. Se adjunta en el Anexo de este informe, la Presentación "Registro de reclamos" que contiene un diagrama de flujos que da cuenta de la gestión de los reclamos.

En definitiva, existen varias instancias en las cuales los interesados en el presente proceso sanción pueden manifestar sus denuncias y reclamos respecto del estado de los pasos peatonales.

4. *"Remita "Informes de novedades" de los últimos 4 meses".*

Se acompaña en el Anexo de esta presentación, los informes de novedades de los últimos 4 meses.

5. *"Informe respecto a la aplicación del "Plan de Seguridad y Vigilancia" en los últimos 4 meses".*

Se acompaña en el Anexo de esta presentación, el Informe de "Plan de Seguridad y Vigilancia" que da cuenta de la implementación del mismo en los últimos 4 meses.

6. *"Informe respecto a la aplicación del "Puesto de Vigilancia y Seguridad" en los últimos 4 meses".*

Se acompaña en el Anexo de esta presentación, el Informe de "Plan de Seguridad y Vigilancia" que da cuenta del funcionamiento del Puesto de Vigilancia y Seguridad, en los últimos 4 meses.

7. *"Informe respecto a la aplicación del "Plan Comunicacional con medidas de autocuidado" en los últimos 4 meses".*

Se acompaña en el Anexo de esta presentación, el Informe "Plan Comunicacional", que da cuenta de las actividades desarrolladas en el marco de este plan, durante el periodo del cierre de los pasos a nivel, el periodo de marcha blanca y hasta la fecha.

8. *"Informe respecto a la presencia de guardias de seguridad en los pasos a nivel que aún se encuentran operando, en caso de existir en los últimos 4 meses".*

Cabe informar que se contó con guardias de seguridad hasta el cierre de la totalidad de los pasos a nivel, lo que concluyó en febrero de 2017, por lo que a la fecha no se cuenta con guardias de seguridad para dicho efecto.

III. Anexos

1. Anexo 1: Informe de "Cierre de Pasos a Nivel".
2. Anexo 2. Planilla "Catastro de estructuras"
3. Anexo 3: Certificados de instalación de ascensores
4. Anexo 4: Registro fotográfico fechados y georreferenciados de atravesos desnivelados ubicados en las comunas de Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, El Bosque y San Bernardo.
5. Anexo 5: Copia del Registro de "Reclamos Generales de Tren Central" de septiembre a diciembre de 2017 y Presentación "Registro de reclamos".
6. Anexo 6: Copias de "Informes de Novedades" de los últimos 4 meses.
7. Anexo 7: Informe de "Plan de Seguridad y Vigilancia".
8. Anexo 8: Informe de "Plan Comunicacional"