

ANT: Escrito de abogado Javier Vergara Fisher de 23 de marzo de 2018.

MAT: Téngase presente consideraciones; solicita adopción de medidas provisionales; solicita se oficie lo que indica y en subsidio resuelva; acompaña registros visuales y audiovisuales.

REF: Expediente Sancionatorio D-039-2016.

Santiago, 19 de junio de 2018

Señor
Benjamín Muhr Altamirano
Fiscal Instructor
División de Sanción y Cumplimiento
Superintendencia del Medio Ambiente

Presente



Estimado Sr. Fiscal instructor:

Junto con saludar, la suscrita, **Valentina Alejandra Durán Medina**, en las representaciones que detento en el expediente sancionatorio N° D-039-2016, me dirijo a usted para formular observaciones al escrito de contestación que el titular, la Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante “**EFE**”) presentó con fecha 23 de Marzo de 2018, en respuesta a mi presentación de fecha 1º de febrero de 2018, para luego solicitar se resuelva decretar medidas provisionales, y finalmente solicitar que se oficie al Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante “**SEA**”) para que remita el informe respecto al fraccionamiento que se requiere para resolver el procedimiento sancionatorio.

I. ANTECEDENTES ENTREGADOS A LA SMA PARA LA SOLICITUD DE MEDIDAS PROVISIONALES DE LOS CUALES EFE NO SE HACE CARGO

1. En primer lugar, EFE no se hace cargo en su presentación con fecha 23 de marzo de 2018 del “Informe Técnico de Evaluación de Pasarelas Proyecto Ferroviario Rancagua Express, Tramo Lo Espejo y San Bernardo” del Servicio Nacional de la Discapacidad (en adelante SENADIS), el cual entrega antecedentes sobre las afectaciones que los cruces generan a la salud de las personas, por no existir cruces aptos para la

circulación universal. Tal Informe también esboza puntos concretos y sugerencias, las cuales no son tomadas en cuenta por EFE.

2. A modo de ejemplo, la pasarela Salvador Allende no cumple con los estándares de accesibilidad universal señalados por el SENADIS en el respectivo Informe. En efecto, continúa existiendo un forado en dicha zona, el cual se explica por la dificultad de ocupar una pasarela mal concebida.

3. En ese orden de ideas, constatamos en reciente visita a terreno y consultados nuestros representados, que solo 9 de los 18 cruces peatonales cuentan con ascensores, y en ellos hay instalados 12, de los cuales 5 aún se encuentran fuera de servicio.

4. En particular, el funcionamiento del ascensor de la pasarela Esmeralda es intermitente; la pasarela Enrique Madrid tiene el ascensor poniente operativo pero el oriente sigue en construcción desde hace varios meses. En cuanto a la luminaria, ésta no es suficiente; el ascensor de la pasarela La Selva está instalado pero sigue fuera de servicio. Todo esto representa evidencia de que no se ha cumplido con lo indicado por el Decreto n° 50 del año 2015 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

5. Por otro lado, los andenes de varias estaciones carecen de un techo que proteja a los usuarios de la lluvia y del sol. Tampoco cuentan con asientos para poder descansar.

6. Respecto a la mantención de ascensores y luminaria en los cruces peatonales, debemos consignar que EFE no ha cumplido con los objetivos y plazos que ella misma se propuso en orden a cumplir tal plan.

II. OTRAS OBSERVACIONES A LA PRESENTACIÓN EFECTUADA POR EFE DE FECHA 23 DE MARZO DE 2018 EN EL MARCO DEL FRACCIONAMIENTO DEL PROYECTO

1. Cuando EFE sostiene que, a su juicio, no existiría ningún riesgo inminente a la salud derivado de la implementación de las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, afirmamos que estos riesgos sí existen y que se manifiestan en distintas dimensiones:

- a. Por un lado, y vinculado a la implementación del Proyecto en general, existe una cantidad de emisiones de ruido y vibraciones que supera el estándar normado, y que por ende representa un riesgo inminente para la salud (artículo 11 letra a) de la Ley 19.300). Esto se explica por la exclusión del impacto de los trenes de carga del proceso de evaluación ambiental, lo cual

derivó en la no adopción de medidas de mitigación para la etapa de operación del Proyecto en su conjunto.

- b. En segundo lugar, existe un riesgo a la salud de las personas ligado al uso de las pasarelas. Consignar que éstas son obras cuya ejecución se encuentra asociada al subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, el cual no fue ingresado a la evaluación ambiental respectiva, dado el fraccionamiento del Proyecto que se le atribuye a EFE. En concreto, las pasarelas presentan errores de diseños notorios y fallas posteriores que EFE no ha solucionado hasta el día de hoy. Tal riesgo consiste en que las rampas de las pasarelas no poseen ningún recubrimiento antideslizante, ni techumbre, ni iluminación, ni condiciones de salubridad mínimas, o barreras de cemento en los costados que puedan impedir la caída de tierra al paso. Además, existe aquí un elemento de inclusión del cual EFE no se hizo cargo, relativo a darle facilidades de acceso a personas con movilidad reducida, quienes por el contrario deben constantemente exponerse a situaciones atentatorias a su salud y seguridad, dada su especial condición, y sin otras alternativas que las que se les ofrecen.
- c. En tercer lugar, y con el fin de aclarar en qué consiste el riesgo a la salud que esgrimimos en nuestra presentación anterior, no deja de ser cierto que aquel también se configura en el cruce de la faja vía mediante pasos informales y sus accidentes derivados, los cuales se encuentran constatados en el respectivo catastro. Si bien se puede sostener que cada uno de estos accidentes no es directamente imputable a EFE, sostenemos que sí le incumbe a EFE el cumplimiento de las respectivas medidas tendientes a evitar estos efectos, los cuales derivan a fin de cuentas del fraccionamiento del Proyecto que se le imputa. En efecto, todas las medidas relativas a la construcción de las pasarelas y los pasos peatonales se enmarca en el subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, el cual no ingresó al SEIA, por lo que nunca existió certeza para los vecinos de la ubicación y características de tales cruces, dada la omisión que existió en su regulación. Esto repercute finalmente en que los pasos no siempre se encuentran en los lugares más apropiados respecto al uso que requieren ni tienen el diseño más idóneo.

2. En otro orden de ideas, en relación a la vida y costumbres de los grupos humanos, existe un riesgo inminente a la salud ligado a las deficiencias de iluminación en las pasarelas, de las cuales EFE aún no se ha hecho cargo. En efecto, y tal como podemos constatar en las imágenes acompañadas y en las distintas entrevistas que pudimos recabar con los vecinos del lugar, el diseño mismo de las pasarelas junto con las fallas en su luminaria se conjugan en un escenario de mucha inseguridad, donde constantemente los vecinos se exponen y sufren asaltos, sin opciones de huir ni pedir ayuda. De esto

resulta una sensación generalizada de inseguridad por parte de los vecinos, la cual se ha traducido en que muchos de ellos ya piensen en mudarse. En el fondo, el fraccionamiento del Proyecto ha impedido evaluar realmente su impacto en los sistemas de vida y costumbres de la población, porque de lo contrario se habría tomado en cuenta este antecedente a la hora de construir las pasarelas.

3. Dentro de este mismo punto también se enmarca aquel relativo a los desplazamientos y los respectivos tiempos que destinan los vecinos para trasladarse. EFE en su escrito se apoya de lo señalado en el Informe de Conectividad del Subprograma Seguridad y Confinamiento para indicar, una vez más, que las obras *“en ningún caso implican un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, más aún considerando el mejoramiento del estándar de seguridad que conlleva la implementación de las mismas”*. A este respecto, y sin perjuicio de lo explicado en nuestra presentación de 1° de febrero de este año, insistimos en que ello no es efectivo, pues es menester precisar lo que considera EFE por *“aumento significativo”*, en circunstancias que se ha señalado en reiteradas ocasiones que las condiciones de la infraestructura de los pasos de un costado de la vía a otro derivan en que atravesarla sea en extremo lento, y más aún para personas con movilidad reducida. Así, por ejemplo la rampa en la Estación Lo Espejo solo tiene salida a la feria José María Caro, y no a la avenida La Feria, provocando que el tiempo requerido por una persona para llegar a tal punto se duplique. Todo esto se llegó a advertir en las entrevistas recabadas con fecha 30 de julio del año 2015, como eventual problema derivado de que el subproyecto *“Seguridad y Confinamiento”* no haya ingresado al SEIA.

A la fecha, reiteramos que dichos problemas efectivamente han ocurrido y permanecen vigentes.

III. MEDIDAS PROVISIONALES

Expuesto todo lo anterior, consideramos que resultan procedentes las medidas provisionales ya solicitadas, en nuestra presentación de 1° de febrero de 2018, en aplicación del art. 48 de la LO-SMA, en el marco del presente procedimiento sancionatorio, sin perjuicio de la urgencia de proceder derechamente a terminar el presente procedimiento mediante sanción y requerimiento de ingreso al sistema.

IV. SOLICITUD SE OFICIE AL SEA PARA QUE EMITA INFORME RESPECTO AL FRACCIONAMIENTO Y OBLIGACIÓN DE CELERIDAD

A partir de los hechos señalados y de la circunstancia de encontrarnos en el marco de un procedimiento sancionatorio, solicitamos a vuestra autoridad se oficie al Servicio de Evaluación Ambiental con el fin de que con carácter urgente y sin mayor dilación emita

el informe requerido por Usted mediante Resolución exenta N° 8/ROL D-039-2016 de 25 de septiembre de 2017, para el término del Procedimiento.

Esta solicitud se ampara en lo establecido por el artículo 3 letra k) de la Ley Orgánica de la Superintendencia de Medio Ambiente, el cual señala que será atribución o función de la Superintendencia la de “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 (...)”.

Al respecto, la **obligación de celeridad** que pesa sobre la SMA, se extiende también al SEA por cuanto la demora en resolver este procedimiento afecta significativamente a nuestros representados, menoscabando el ejercicio de su derecho de acceso a la justicia ambiental establecido en el artículo 2.3 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, derechos reconocidos en los numerales 8.1¹ y 25.1² y 2.b)³ de la Convención Americana de Derechos Humanos, según el estándar de aplicación que por medio de los distintos tratados internacionales sobre Derechos Humanos ha asumido nuestro país, disposiciones que se encuentran integradas a nuestra legislación por medio de la aplicación del artículo 5 inciso 2 de la Constitución Política de la República.

A ello debemos agregar el compromiso que ha asumido nuestro país anunciando que acudirá el 27 de septiembre próximo a la firma del Acuerdo de Escazú que consagra la aplicación del Principio 10 de la Declaración de Río de 1992, en coherencia con el liderazgo asumido por Chile en dichas negociaciones que buscan precisamente asegurar el acceso a la información, la participación y la justicia en asuntos ambientales en América Latina y el Caribe.

Todo ello en ejecución del Dictamen N° 075745N16 de fecha 14-10-2016 de la Contraloría General de la República, que estima que la SMA, en su calidad de órgano de la Administración del Estado, al igual que el SEA, *“se encuentra en deber de respetar los principios de responsabilidad, eficiencia, eficacia y de accionar por propia iniciativa en el cumplimiento de sus funciones, procurando la simplificación y rapidez de los trámites, como también la agilidad y expedición de los procedimientos administrativos, todo ello en concordancia con lo establecido en los artículos 3°, inciso segundo, y 8 de la ley N°*

¹ Garantías Judiciales. Toda persona tiene derecho a ser oída, con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial, establecido con anterioridad por la ley, en la sustanciación de cualquier acusación penal formulada contra ella, o para la determinación de sus derechos y obligaciones de orden civil, laboral, fiscal o de cualquier otro carácter.

² Toda persona tiene derecho a un recurso sencillo y rápido o a cualquier otro recurso efectivo ante los jueces o tribunales competentes, que la ampare contra actos que violen sus derechos fundamentales reconocidos por la Constitución, la ley o la presente Convención, aun cuando tal violación sea cometida por personas que actúen en ejercicio de sus funciones oficiales.

³ Los Estados Partes se comprometen: (...) b) a desarrollar las posibilidades de recurso judicial.

18.575". Además, se prevé su ajuste al principio conclusivo, contemplado en el artículo 8° de la ley N° 19.880, conforme al cual se debe dar oportuna respuesta a los requerimientos que se le formulen.

Me permito recordarle que **la primera denuncia en cuestión fue ingresada hace 5 años, en julio del año 2013**, que, como es de vuestro conocimiento, el proyecto ya se encuentra en ejecución y que tal y como fue expuesto anteriormente, es la SMA el único organismo que puede sancionar el fraccionamiento de este proyecto, y obligar a su titular a presentarlo de la manera correspondiente.

V. CONCLUSIÓN Y PETITORIO

En atención a todos los antecedentes expuestos en este escrito, solicitamos a Ud. Que con la mayor celeridad:

1. Tenga presente las observaciones señaladas en los numerales I y II.
2. Decrete las medidas provisionales ya solicitadas por esta parte el 1° de febrero de 2018, en especial, las indicadas en el artículo 48 letras a), b) y f) de la LO-SMA y todas las que sean necesarias para evitar más accidentes en las vías y lograr una conexión afectiva e inclusiva entre ambos costados de la vía férrea.
3. Oficie con urgencia al SEA para que remita el informe requerido hace casi un año requiriendo respuesta sin dilación, y en subsidio, sin más trámite, poner término a este procedimiento mediante sanción y requerimiento de ingreso, en ejercicio de sus facultades legales amparadas en su deber constitucional de velar por el ejercicio del derecho de vivir en un medio ambiente libre de contaminación.
4. Tenga por acompañados los siguientes documentos adjuntos:
 - Registro fotográfico que da cuenta de los ascensores sin funcionamiento en las pasarelas Esmeralda, Salvador Allende y La Selva, de los problemas en el acceso peatonal de la Estación Maestranza y de las condiciones del paso bajo nivel de la Estación Lo Espejo.
 - Registro audiovisual respecto al paso multipropósito Salvador Allende, y ascensor de la Pasarela Esmeralda y Subestación Lo Espejo, en que se evidencia el mal estado de la construcción, fallas de diseño y condiciones deficientes de salubridad.

Sin otro particular, se despide atentamente,

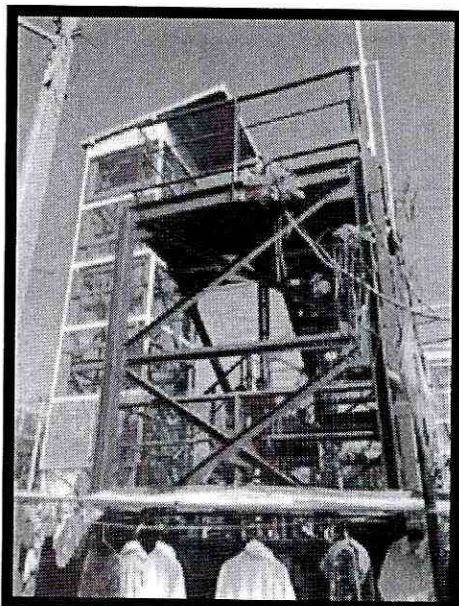
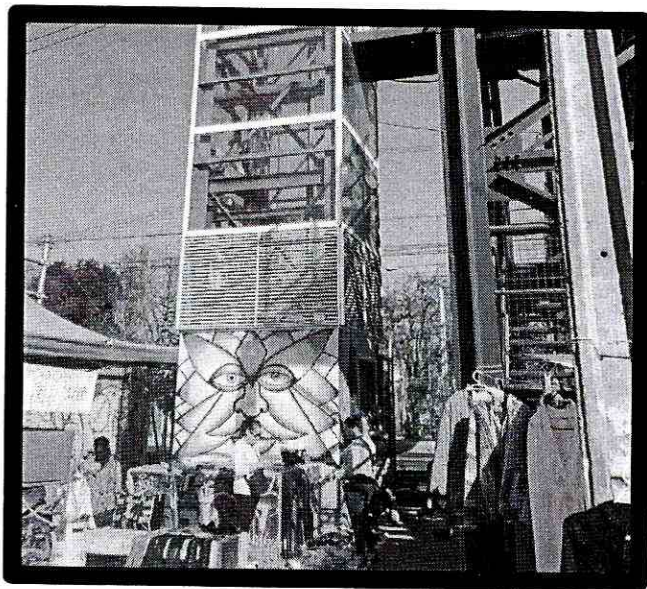
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. J. J.', written over a horizontal line.

**ANEXO A PRESENTACIÓN DE FECHA 20 DE JUNIO DE 2018
DE VALENTINA DURÁN EN EXPEDIENTE D-039-2016 SMA**

**REGISTRO FOTOGRÁFICO
PROYECTO RANCAGUA EXPRESS**

Todas las fotos fueron tomadas en San Bernardo y Lo Espejo, por alumnos de la Clínica Ambiental de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, en compañía de algunos de nuestros representados, con fecha 22 de Abril del año 2018.

PASARELA ESMERALDA (San Bernardo)



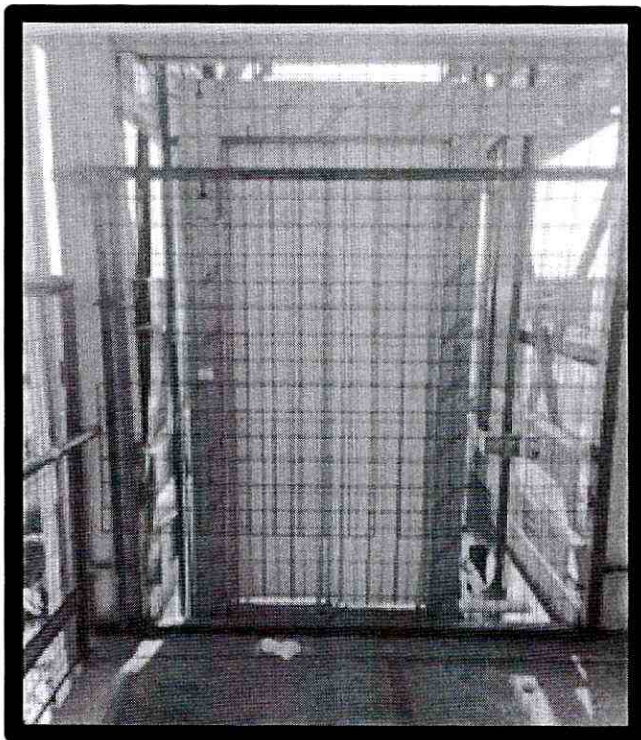
Lado oriente con ascensor no operativo.

PASARELA LA SELVA (San Bernardo)

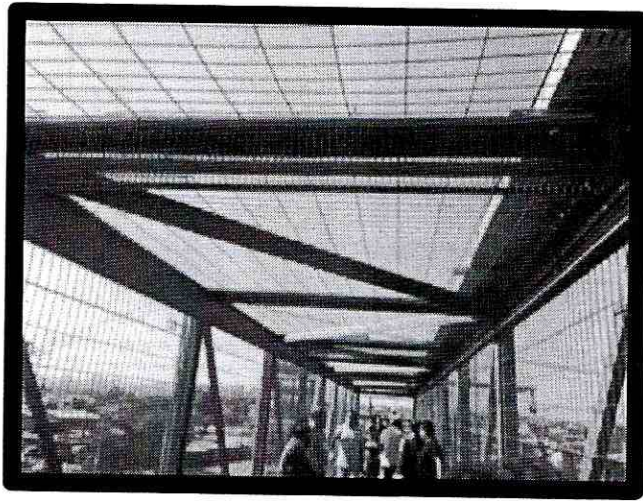


Ascensor lado oriente se encuentra cerrado

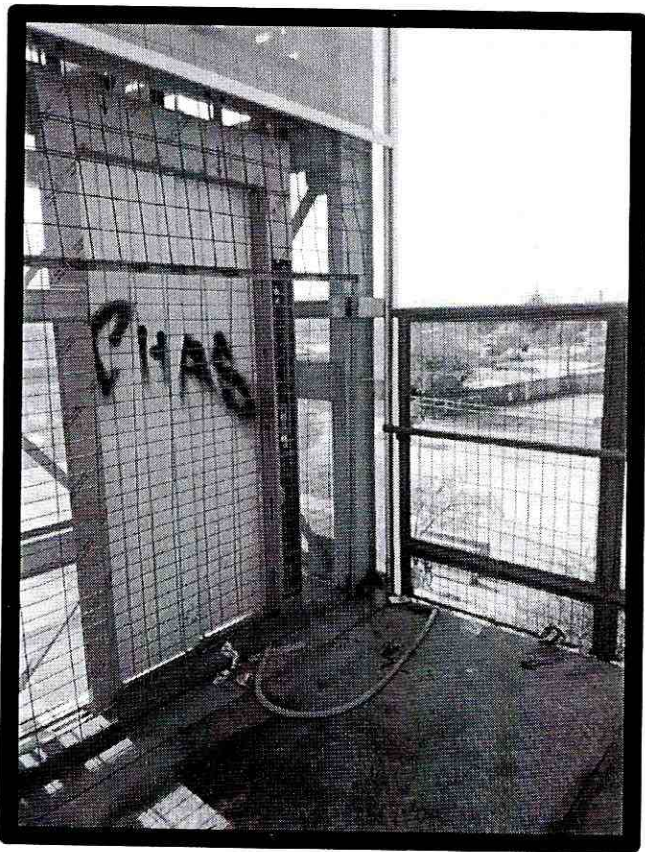
PASARELA SALVADOR ALLENDE (Lo Espejo)



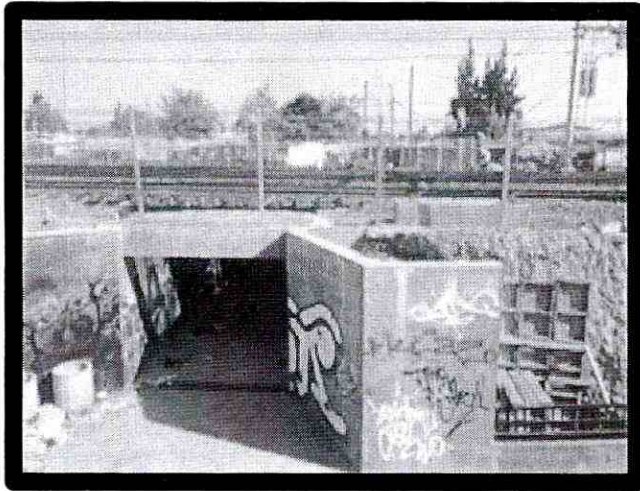
Ascensor ubicado en segundo piso lado poniente de la pasarela, inhabilitado, cerrado con candado por la empresa.



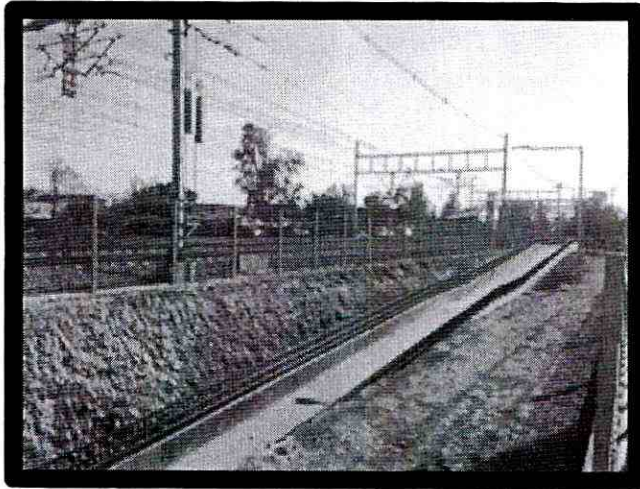
Parte superior de la pasarela, sin protección en lo que corresponde a la techumbre.



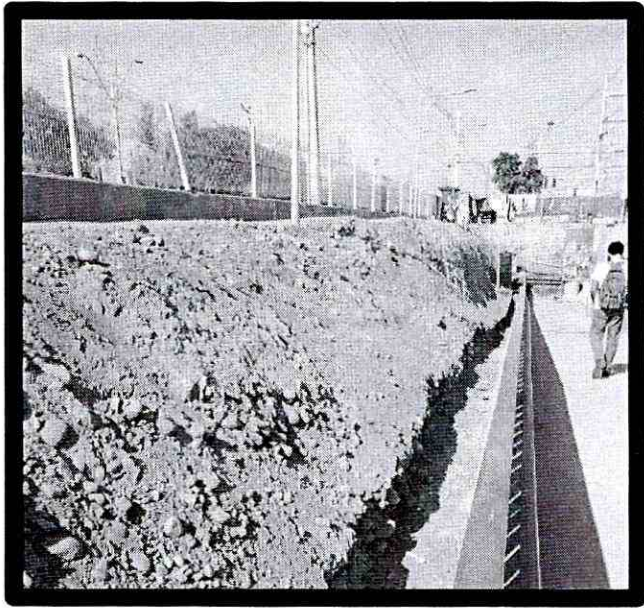
Lado oriente de la pasarela, segundo piso, ascensor inhabilitado, cerrado con candado por la empresa.



Lado poniente del paso multipropósito con deficientes condiciones de infraestructura y cuidado.



Lado oriente del paso multipropósito en deficientes condiciones de construcción.

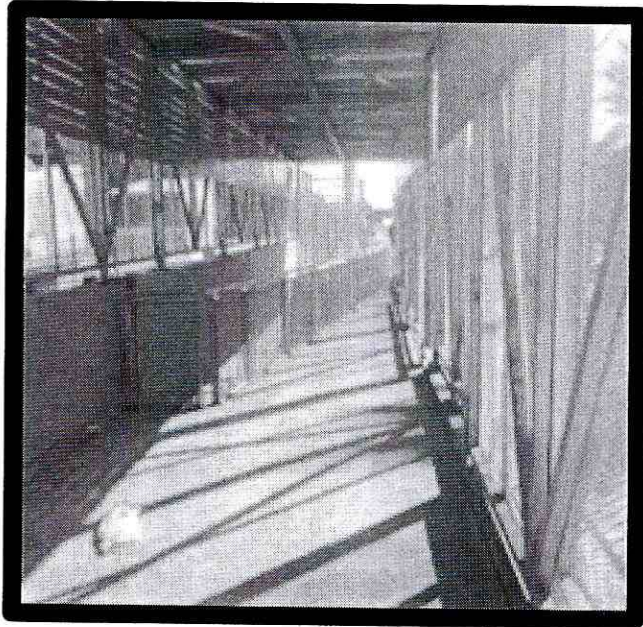


Lado oriente del paso multipropósito con término de construcción deficiente.



Parte superior del paso multipropósito, en mal estado, sin el recubrimiento necesario y con basura.

ESTACIÓN MAESTRANZA (San Bernardo)



Lado oriente de la estación, salida del ascensor.



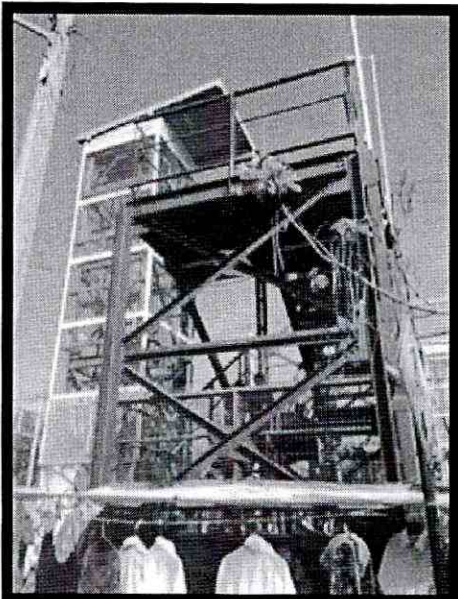
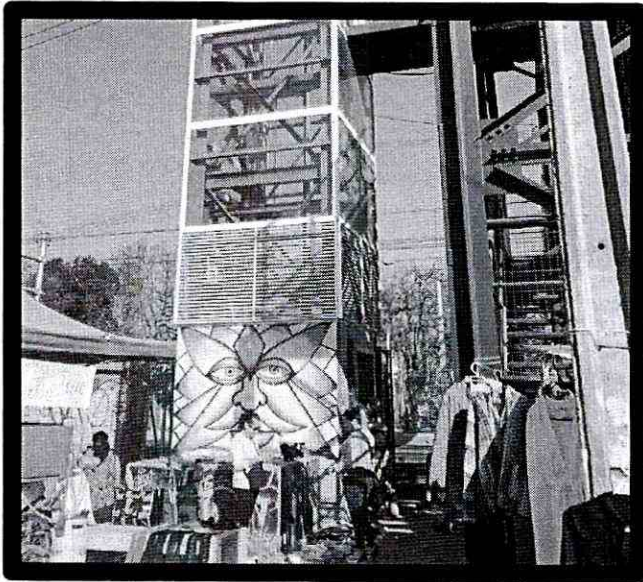
Ascensor lado oriente de la estación, en malas condiciones de diseño.

**ANEXO A PRESENTACIÓN DE FECHA 20 DE JUNIO DE 2018
DE VALENTINA DURÁN EN EXPEDIENTE D-039-2016 SMA**

**REGISTRO FOTOGRÁFICO
PROYECTO RANCAGUA EXPRESS**

Todas las fotos fueron tomadas en San Bernardo y Lo Espejo, por alumnos de la Clínica Ambiental de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, en compañía de algunos de nuestros representados, con fecha 22 de Abril del año 2018.

PASARELA ESMERALDA (San Bernardo)



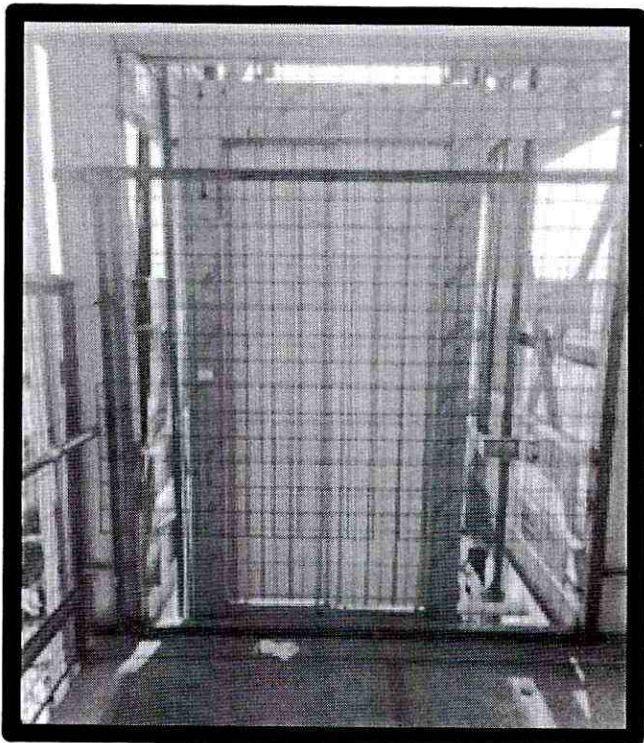
Lado oriente con ascensor no operativo.

PASARELA LA SELVA (San Bernardo)



Ascensor lado oriente se encuentra cerrado

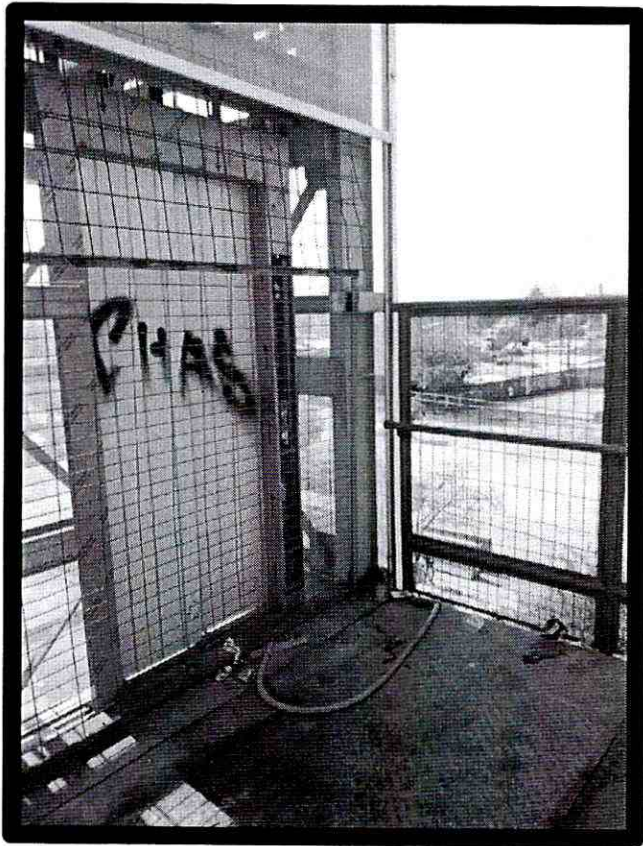
PASARELA SALVADOR ALLENDE (Lo Espejo)



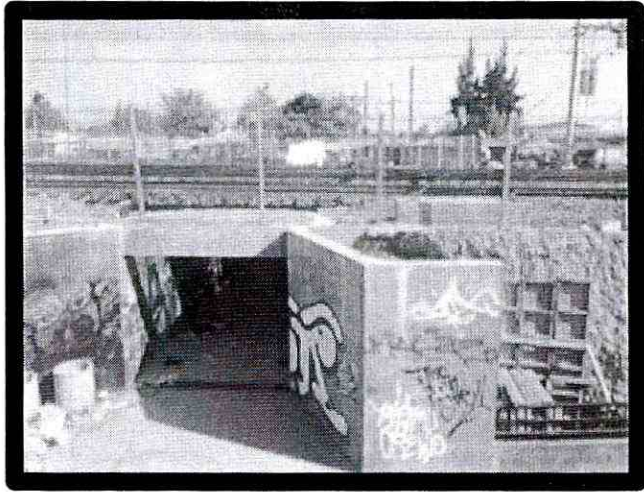
Ascensor ubicado en segundo piso lado poniente de la pasarela, inhabilitado, cerrado con candado por la empresa.



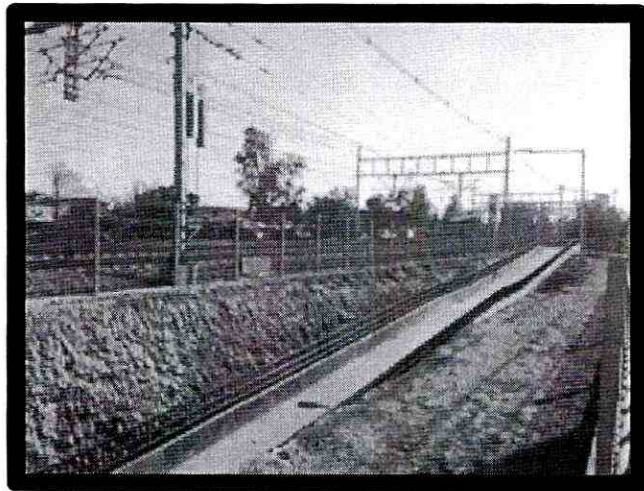
Parte superior de la pasarela, sin protección en lo que corresponde a la techumbre.



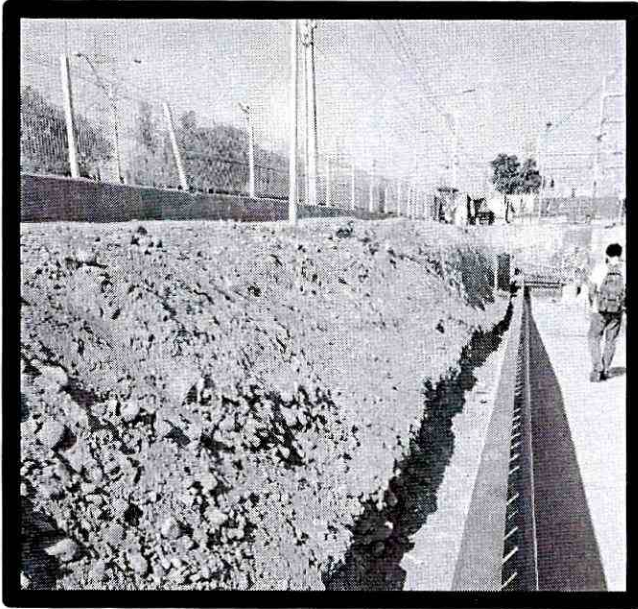
Lado oriente de la pasarela, segundo piso, ascensor inhabilitado, cerrado con candado por la empresa.



Lado poniente del paso multipropósito con deficientes condiciones de infraestructura y cuidado.



Lado oriente del paso multipropósito en deficientes condiciones de construcción.

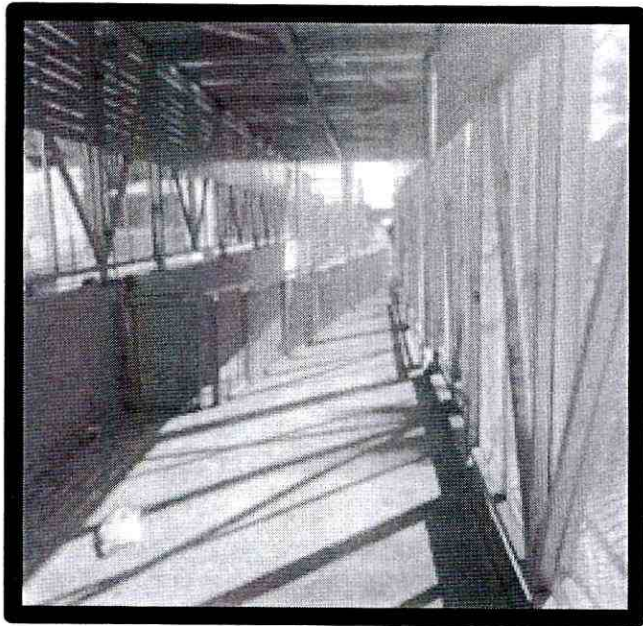


Lado oriente del paso multipropósito con término de construcción deficiente.



Parte superior del paso multipropósito, en mal estado, sin el recubrimiento necesario y con basura.

ESTACIÓN MAESTRANZA (San Bernardo)



Lado oriente de la estación, salida del ascensor.



Ascensor lado oriente de la estación, en malas condiciones de diseño.