



OF. ORD. D.E.: N° 181105/2018

ANT.: RES. EX. N° 8/ ROL D-039-2016, de 25 de septiembre de 2017, de la Superintendencia del Medio Ambiente.

MAT.: Evacúa informe de elusión que indica.

SANTIAGO, 02 AGO 2018

**DE : DIRECTOR EJECUTIVO
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**

**A : SR. ARIEL ESPINOZA GALDAMES
FISCAL INSTRUCTOR DE PROCEDIMIENTOS SANCIONATORIOS
SUPERINTENDENCIA DEL MEDIO AMBIENTE**

Mediante la Res. Ex. individualizada en el ANT., se ha solicitado al Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante “SEA”) informar si, en caso que los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto “Rancagua Express”, de Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante “EFE” o “el Titular”), conformaren un sólo proyecto, estaría obligado o no a ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante “SEIA”), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 letra e) de la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y en el artículo 3° letra e) del D.S. N° 40, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del SEIA (en adelante, “RSEIA”).

Al respecto, cumplo con informar a usted que esta Dirección Ejecutiva estima que la consideración conjunta de los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto “Rancagua Express”, **no obliga a ingresar al SEIA.**

Cabe indicar que para llegar a la conclusión antes señalada, esta Dirección Ejecutiva ha tenido a la vista los siguientes antecedentes:

1. La Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, “DIA”) del proyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua”, ingresada al SEIA con fecha 5 de septiembre de 2012, calificado ambientalmente favorable mediante la Resolución Exenta N° 373, de fecha 25 de abril de 2013 (en adelante “RCA N° 373/2013”), de la Dirección Ejecutiva del SEA.
2. La Resolución Exenta N° 1323, de fecha 5 de octubre de 2015, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que se pronuncia sobre consulta de pertinencia del proyecto “Mejoramiento Integral de Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”, indicando que no se encuentra obligado a ingresar al SEIA de forma obligatoria.
3. La Resolución Exenta N° 1 /ROL D-039-2016, de fecha 11 de julio de 2016, de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante “SMA”), que formula cargos en contra de Empresa de Ferrocarriles del Estado.
4. La Resolución Exenta N° 62, de fecha 18 de enero de 2017, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que resuelve recursos de reclamación relativos al proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”.

5. La Resolución Exenta N° 8/ ROL D-039-2016, de fecha 25 de septiembre de 2017, de la SMA, que en su Resuelvo I solicita un pronunciamiento de parte del SEA.

1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO ORIGINAL Y DEL PROYECTO “MEJORAMIENTO INTEGRAL INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA TRAMO SANTIAGO – RANCAGUA”.

En forma previa a la entrada en vigencia del SEIA, se construyó y entró en operación la **línea férrea que une la ciudad de Santiago con otras ciudades hacia el sur**, hasta llegar a Chillán, la cual integra servicios de transporte metropolitano (“Nos Express”), servicios de transporte interurbano (“Rancagua Express”) y servicios de larga distancia (“Terra Sur”).

En esta vía férrea (en adelante, “Proyecto Original”), los servicios de transporte de pasajeros funcionan en una misma infraestructura ferroviaria junto con el transporte de cargas, a lo largo de una doble vía electrificada, que puntualmente dispone de vías de apartado para mejorar la explotación del sistema.

Dado que la disposición de las vías impedía una mejora sustancial en los servicios de pasajeros ofertados, **como parte de un Master Plan desarrollado por EFE**, se planteó el proyecto **“Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua”**.

En el Considerando N° 3 de la RCA N° 373/2013 se explica que el aludido master plan 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:** (1) Subproyecto **“Seguridad y Confinamiento”**, (2) Subproyecto **“Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”** y (3) Subproyecto **“Renovación Flota Material Rodante”**” (énfasis agregado).*

En esta línea, al ingresar el proyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”, el Titular detalló que cada uno de estos subproyectos tendría los siguientes objetivos:

(1) Subproyecto “Seguridad y Confinamiento”	Contempla desnivelar la totalidad de los pasos vehiculares existentes , así como construir un conjunto de desniveles peatonales en la vía de modo de mantener un estándar de continuidad urbana entre ambos costados de la faja.
(2) Subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”	Considera en términos operacionales el funcionamiento de dos servicios complementarios de pasajeros, un servicio de alta frecuencia entre Santiago y Nos y un servicio expreso entre Santiago y Rancagua. En términos físicos, este subproyecto considera la construcción y/o mejoramiento del Haz de Vías del tramo, construcción y adaptación de estaciones ferroviarias y taller de mantención, mejoramiento de sistema de energía, sistema de señalización y comunicaciones.
(3) Subproyecto “Renovación Flota Material Rodante”	Considera renovar total o parcialmente la flota de material rodante que actualmente opera el tramo Santiago-Rancagua. Hoy en día para la operación del tramo Santiago-Rancagua se dispone de automotores reacondicionados UT-440, que están cumpliendo su vida útil operacional.

Hecha esa aclaración, el Titular declaró que la DIA presentada en esa ocasión, correspondería solamente al segundo subproyecto, esto es, al subproyecto “Mejoramiento Integral de Infraestructura Ferroviaria”, contemplando específicamente las siguientes obras:

- a) La construcción de dos vías férreas adicionales entre Santiago y Nos, lo que implicará una redefinición completa del haz de vías.
- b) 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).
- c) 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.
- d) 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.

- e) 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.
- f) 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.
- g) El mejoramiento integral en el tramo Santiago – Rancagua de los sistemas de señalización, energía, comunicaciones, peajes, etc.
- h) 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.

Con tales características, este proyecto ingresó al SEIA por tipificar dentro del literal e) del artículo 3° del Reglamento del SEIA vigente a la fecha (D.S. 95/2001 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia), que mandata la calificación ambiental previa de proyectos consistentes en *“Aeropuertos, terminales de buses, camiones y ferrocarriles, vías férreas, estaciones de servicio, autopistas y los caminos públicos que puedan afectar áreas protegidas”* (énfasis agregado). En concreto, ingresó **como una modificación del actual servicio de transporte de pasajeros**, citándose expresamente en la DIA que las actividades del mismo se correspondían con el criterio del artículo 2°, letra d) del antiguo Reglamento del SEIA, *“(…) dado que la construcción de vías férreas (cualquiera sea su extensión), constituyen por sí misma un proyecto de los señalados en la letra e) del artículo 3° del Reglamento del DS 95/01, se concluye pertinente que este sea presentado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.”*

Ahora bien, pese a lo declarado por el Titular en la descripción general en cuanto a la referencia exclusiva del proyecto “Mejoramiento Integral de Infraestructura Ferroviaria” a uno solo de los subproyectos del master plan –el (2) Subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”–, **es necesario recalcar que en su presentación, el Titular se refiere al “Subproyecto de Seguridad y Confinamiento”:**

En efecto:

- Dentro de la descripción del proyecto ingresado, numeral 2.1. de la misma DIA, menciona que se *“Contempla desnivelar la totalidad de los pasos vehiculares existentes, así como construir un conjunto de desniveles peatonales en la vía de modo de mantener un estándar de continuidad urbana entre ambos costados de la faja”* (énfasis agregado).
- Luego, en el **Anexo 7.3 de la DIA** el Titular se centra en esta descripción, señalando lo siguiente:

“Como consecuencia del proyecto de mejoramiento integral de la Infraestructura ferroviaria en el tramo Santiago 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” (énfasis agregado).

- Para ello, el Titular acompaña al Anexo 7.3 de la DIA un catastro detallado de 58 cruces peatonales, incluidos los cruces vehiculares con tránsito peatonal, sean estos a nivel de línea, desnivelados y pasarelas elevadas, **y propone las siguientes actuaciones específicas sobre los pasos peatonales existentes a lo largo de la línea, actuaciones que forman, en definitiva, parte de la DIA presentada:**
 - a) **Eliminación 16 cruces**, entre pasos peatonales habilitados en: Estaciones, pasos peatonales a nivel sobre vías, pasarelas elevadas, pasos peatonales bajo vías y cruces vehiculares a nivel de vías que también servían como cruces para peatones, considerando siempre los criterios antes analizados, poniendo énfasis en establecer distancias máximas entre los nuevos pasos no mayores a 600 metros, considerando que un peatón recorre 1km en 10 minutos, distancia-tiempo máxima que el habitante promedio estaría dispuesto a recorrer para ir a comprar, tomar la locomoción colectiva o dirigirse a un espacio de esparcimiento.
 - b) **Ejecución de 18 nuevos pasos peatonales desnivelados** (sin considerar mesaninas soterradas en estaciones ni cruces peatonales en pasos vehiculares desnivelados).

- c) **Ejecución de 6 pasos peatonales asociados a pasos vehiculares desnivelados**, bien sobre las mismas estructuras o en estructuras independientes.
 - d) **Ejecución de 6 nuevas mesaninas en estaciones nuevas y existentes**, que vendrán a complementar los pasos peatonales desnivelados a ejecutar.
- Sobre esto, el Titular precisa que en el marco de la DIA presentada en esa ocasión, “(...) se propuso configurar un sistema de traspasos para el tramo Alameda — Nos, donde se establecen 42 puntos en los cuales se posibilite el traspaso peatonal de oriente a poniente o viceversa, incluyendo pasos vehiculares, pasos peatonales, mesaninas en Estaciones y pasarelas elevadas que se propone mantener”.
 - Al mismo tiempo, en el citado Anexo el Titular se refiere a las obras de confinamiento, desagregando que:

“Se considera la segregación completa de la vía, tanto en plena vía como en estaciones. Para proyectar los cercos se considerará en principio cuatro tipos básicos de cierro:

- *En sectores rurales, cierro de 8 hebras de alambre de púas en postes de hormigón.*
- *En sectores urbanos de densidad poblacional baja y media, cercos de malla de alambre galvanizado en postes metálicos galvanizados empotrados en hormigón.*
- *En sectores urbanos de densidad poblacional alta y en estaciones, rejas de barrotes metálicos tipo Metro con sobrecimiento de hormigón corrido.*
- *En sectores conflictivos, muro de hormigón armado prefabricado.*
- *En los sectores donde existen cercos de buena calidad correspondientes a propiedades privadas colindantes, el diseño de los cercos faltantes podrá adaptarse al diseño de los existentes.*

Como criterio general de proyecto se considera mantener los cercos existentes a lo largo de la faja de vía entre Alameda y Rancagua siempre y cuando éstos se encuentren en buen estado y se adapten convenientemente al diseño urbano de estaciones y demás infraestructuras anexas a la vía.

Como se indica anteriormente, el proyecto contempla la instalación de siete kilómetros de muros de protección de la vía distribuidos en ambos costados de la faja, entre Santiago y Nos, cuya función podría también ser adaptada como mitigación para las emisiones de ruido producto del flujo de trenes, puesto que se estima que tendrán una altura de 4 mt.” (énfasis agregado).

Así las cosas, **si bien el propio nombre del proyecto calificado por la RCA N° 373/2013 y lo indicado en el Considerando N° 3 de dicha RCA, así como algunas aseveraciones del Titular en la DIA, tienden a establecer que este proyecto correspondería exclusivamente al subproyecto (2) “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”, en los hechos se incluyó también el subproyecto (1) “Seguridad y Confinamiento”,** según consta de los antecedentes citados, por lo cual en este procedimiento de evaluación se consideraron los impactos asociados a obras de ambos subproyectos.

2. ANTECEDENTES DE LA CONSULTA DE PERTINENCIA (RESOLUCIÓN EXENTA N° 1323/2015).

Con fecha 25 de junio de 2015, el Titular presentó una consulta sobre la pertinencia de ingreso al SEIA de un proyecto destinado a modificar el proyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua”, calificado por la RCA N° 373/2013, consistente en:

- a) La construcción de la nueva Estación Cinco Pinos, a la altura del PK 19,120 de la vía férrea, ubicada dentro de la faja del proyecto aprobado mediante la RCA N° 0373/2013.
- b) La ampliación de capacidad de Subestación Lo Espejo de 11.820 KVA a 17.600 KVA.
- c) El montaje de una red de distribución de media tensión de 12 KV.

A través de la Resolución Exenta N° 1323/2015, de fecha 5 de octubre de 2015, la Dirección Ejecutiva del SEA se pronunció indicando que tales modificaciones no significaban un cambio de consideración respecto al proyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua”, por lo que no se encontraban obligadas a ingresar al SEIA.

Todos los antecedentes de la consulta de pertinencia en comento pueden ser examinados en el sitio electrónico de e-seia, en el siguiente enlace:

http://seia.sea.gob.cl/pertinencia/verPertinencia.php?id_pertinencia=2130624775

3. ANTECEDENTES DE LA RES. EX. N° 8/ ROL D-039-2016, DE 25 DE SEPTIEMBRE DE 2017, DE LA SMA.

A raíz de una serie de denuncias, con fecha 11 de julio de 2016, mediante la Res. Ex N° 1/ ROL D-039-2016, la SMA formuló cargos en contra de EFE por *“Fraccionar el proyecto “Rancagua Express al someter a evaluación ambiental solamente el subproyecto “Mejoramiento Integral”, sin haber sometido a evaluación ambiental el subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, eludiendo así el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental”*.

A partir de lo anterior, se dio inicio a un procedimiento administrativo sancionatorio en contra de EFE en cuyo marco, con fecha 25 de septiembre de 2017, la SMA dictó la RES. EX. N° 8/ ROL D-039-2016, solicitando el pronunciamiento del SEA sobre la pertinencia de ingreso del Proyecto al SEIA y suspendiendo el aludido procedimiento hasta la emisión de tal pronunciamiento.

En concreto, la SMA requiere al SEA emitir un informe sobre lo siguiente: *“8. (...) para el evento que los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto Rancagua Express constituyan un solo proyecto, en el marco de la instrucción del presente procedimiento sancionatorio, para efectos de su prosecución, así como para el eventual ejercicio por parte de esta Superintendencia de la atribución establecida en la letra k) del artículo 3° de la LO-SMA, se estima necesario solicitar al SEA que se pronuncie acerca de la pertinencia de ingreso al SEIA del proyecto Rancagua Express, como si este no hubiere sido dividido”, en relación al artículo 10 literal e) de la Ley N° 19.300, y del artículo 3° literal e) del RSEIA.*

4. PERTINENCIA DE INGRESAR OBLIGATORIAMENTE LOS SUBPROYECTOS “MEJORAMIENTO INTEGRAL” Y “SEGURIDAD Y CONFINAMIENTO” DEL PROYECTO RANCAGUA EXPRESS, PARA EL EVENTO QUE CONSTITUYAN UN SOLO PROYECTO, AL SEIA.

Como se ha reseñado ya, la SMA ha solicitado al SEA emitir un informe sobre la pertinencia de ingreso al SEIA de los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” considerados en conjunto, como un solo proyecto, en conformidad con el artículo 10 literal e) de la Ley N° 19.300, y del artículo 3° literal e) del RSEIA.

La Ley N° 19.300 indica en su artículo 8° que: *“Los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental, de acuerdo a lo establecido en la presente ley”*. Dicho artículo 10 contiene un listado de *“proyectos o actividades susceptibles de causar impacto ambiental, en cualesquiera de sus fases, que deberán someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental”*, los cuales son especificados a su vez, en el artículo 3° del RSEIA.

Ahora bien, dado que los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto Rancagua Express, considerados en conjunto, serían una modificación que mejora la actividad de transporte ferroviario existente, la cual entró en operación en forma previa a la vigencia del SEIA, el análisis de su pertinencia de ingreso al SEIA se debe realizar como una modificación de proyecto sin RCA, teniendo presente, en todo caso, lo evaluado a través de la RCA N° 373/2013.

Por lo anterior, se debe determinar si las obras y acciones de los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto Rancagua Express, considerados en conjunto, constituyen *“cambios de consideración”* respecto a tal Proyecto Original –la vía férrea–, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2° letra g) del RSEIA, que define que se entiende por *“modificación de proyecto o actividad”, la “realización de obras, acciones o medidas tendientes a intervenir o complementar un proyecto o actividad, de modo tal que éste sufra cambios de consideración”*. Continúa luego desglosando:

“Se entenderá que un proyecto o actividad sufre cambios de consideración cuando:

g.1) "Si las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del presente RSEIA;

g.2) Para los proyectos que se iniciaron de manera previa a la entrada en vigencia del SEIA, si la suma de las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad de manera posterior a la entrada en vigencia de dicho sistema que no han sido calificados ambientalmente, constituye un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del RSEIA.

Para los proyectos que se iniciaron de manera posterior a la entrada en vigencia del SEIA, si la suma de las partes, obras y acciones que no han sido calificadas ambientalmente y las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementarlo, constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3 del RSEIA;

g.3) Si las obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad; o

g.4) Si las medidas de mitigación, reparación y compensación para hacerse cargo de los impactos significativos de un proyecto o actividad calificado ambientalmente, se ven modificadas sustantivamente".

Dicho lo anterior, sobre la base de la información tenida a la vista y los criterios expresados anteriormente, es posible concluir que los subproyectos "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" del proyecto Rancagua Express, considerados en conjunto, sí constituyen un cambio de consideración respecto al Proyecto Original en los términos definidos por el artículo 2° letra g) del RSEIA, en atención a los argumentos que se indican a continuación.

Con todo, es imperativo tener presente que **todas las obras incluidas en los subproyectos "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" del proyecto Rancagua Express, considerados en conjunto, como se explicó, ya fueron evaluadas en el marco del SEIA en la RCA N° 373/2013, al estar incluidas en la DIA singularizada como "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua", por lo que carece de sentido exigir a EFE el ingreso al SEIA de un supuesto nuevo proyecto que comprenda textual y explícitamente ambos subproyectos por los mismos motivos.**

4.1. Respecto a si las obras, acciones o medidas que pretenden intervenir o complementar el proyecto o actividad, por sí solas, se encuentran listadas en el artículo 3° del RSEIA:

En cuanto a las obras comprendidas dentro del subproyecto declarado en el master plan como (1) "Seguridad y Confinamiento" –aquellas tendientes a evitar el tránsito peatonal y vehicular en superficie, a través de la habilitación de pasos desnivelados–, éstas no corresponden a obras y acciones listados en el artículo 3° del RSEIA. Particularmente, no configuran ninguna sub tipología del literal e) del artículo 10 de la Ley N° 19.300 y del artículo 3° del RSEIA, puesto que entre ellas no se incluyen ni nuevos terminales de ferrocarriles ni nuevas vías férreas.

Respecto a las obras correspondientes al declarado en la descripción del master plan como subproyecto (2) "Mejoramiento Integral", éstas sí configuran la tipología del literal e) del artículo 3° del RSEIA.

En consecuencia, las obras, acciones o medidas que conforman los subproyectos "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" del proyecto Rancagua Express, considerados en conjunto, y que pretenden intervenir o complementar el proyecto o actividad, por sí solas sí se encuentran listadas en el artículo 3° del RSEIA, y entonces, le son aplicables los supuestos del literal g.1 del artículo 2° del RSEIA.

Sin embargo, como se explicó previamente, el Titular ya ingresó al SEIA el proyecto "Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria", **contemplando las mismas obras comprendidas en los subproyectos "Mejoramiento Integral" y "Seguridad y Confinamiento" del proyecto Rancagua Express, considerados en conjunto**, y por tanto, todas esas obras ya han sido evaluadas mediante la RCA N° 373/2013, precisamente por esta causal de ingreso al SEIA – por encontrarse las obras, acciones o medidas que pretenden intervenir o complementar el proyecto o actividad, por sí solas, listadas en el artículo 3° del RSEIA–.

En consecuencia, este supuesto de ingreso ya se cumplió con la presentación de la DIA que dio origen a la RCA N° 373/2017, por lo que carece de motivo exigir al Titular un nuevo ingreso al SEIA en este mismo sentido.

- 4.2. Respecto a los proyectos que se iniciaron de manera previa a la entrada en vigencia del SEIA, si la suma de las partes, obras y acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad de manera posterior a la entrada en vigencia del SEIA, que no han sido calificadas ambientalmente, constituyen un proyecto o actividad listado en el artículo 3° del RSEIA, se puede señalar lo siguiente:

Las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el Proyecto Original de manera posterior a la entrada en vigencia del SEIA que no han sido calificadas ambientalmente, esto es, aquellas, descritas en la consulta de pertinencia expuesta en el punto 2 del presente Oficio, sumadas a las obras comprendidas en los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto Rancagua Express, considerados en conjunto, nada agregan al razonamiento efectuado en el punto N° 4.1. anterior, toda vez que las obras no calificadas no configuran ninguna tipología de ingreso al SEIA.

En consecuencia, el ingreso al SEIA de los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto Rancagua Express, considerados en conjunto, por configurarse una tipología del artículo 3° del RSEIA, se mantiene dentro del análisis del literal g.1 del artículo 2° de referido Reglamento, con las consideraciones antes señaladas.

- 4.3. Respecto a si las obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto o actividad modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del proyecto o actividad:

En este punto, cabe recordar que:

- i. Respecto de las obras o acciones del subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”, es claro que este Servicio ya ha evaluado sus impactos ambientales en la RCA N° 373/2013, y, por otra parte, ya descartó la existencia de modificaciones en la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales, al pronunciarse sobre la consulta de pertinencia de ingreso al SEIA reseñada en el punto N° 2 del presente Oficio.
- ii. En seguida, de acuerdo a los antecedentes que constan en el expediente de evaluación del proyecto calificado por la RCA N° 373/2013, las obras del subproyecto individualizado en el master plan como “Seguridad y Confinamiento” (aquellas descritas en el Anexo 7.3 de la DIA) **también fueron informadas por el Titular y consideradas dentro de la evaluación del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”.**

Por lo tanto, los impactos asociados a las obras destinadas a restablecer la permeabilidad transversal, tanto peatonal como vehicular, que actualmente se realiza mediante cruces a nivel, mediante la ejecución de nuevos pasos desnivelados, en el tramo entre Santiago y Nos, también fueron comprendidos ya en la RCA N° 373/2013, junto con aquellos correspondientes al subproyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura Ferroviaria”.

En otras palabras, las consecuencias ambientales de las obras de cierre de la faja de la vía – incluyendo pasarelas peatonales superiores, pasos multipropósito, trabajos de encauzamiento en estaciones para establecer nuevos puntos de conectividad entre ambos lados de la faja, circuitos peatonales en pasos vehiculares existentes y nuevas mesaninas, así como sus obras de confinamiento–, fueron ya ponderadas.

En consecuencia, si bien respecto de las obras o acciones de los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto Rancagua Express, considerados en conjunto, se puede predicar que modifican sustantivamente la extensión, magnitud o duración de los impactos ambientales del Proyecto Original, éstos ya fueron considerados en el marco del proyecto Rancagua Express, al ser objeto del proceso de evaluación ambiental que dio origen a la RCA N° 373/2013, y carece de sentido volver a exigir al Titular someterlas al SEIA.

- 4.4. Respecto a si las medidas de mitigación, reparación y compensación para hacerse cargo de los impactos significativos de un proyecto o actividad calificado ambientalmente, se ven modificadas sustantivamente:

Dado que no existen medidas de mitigación, reparación y compensación asociadas al proyecto original –ni a la vía férrea en general (existente antes de la entrada en vigencia del RSEIA), ni al proyecto calificado por la RCA N° 373/2013– no cabe analizar el supuesto de modificación sustantiva descrito en el artículo 2° sub literal g.4 del RSEIA.

5. CONCLUSIÓN.

En función de lo anteriormente señalado, esta Dirección Ejecutiva estima que la consideración conjunta de los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”, no implica la obligación de ingreso al SEIA, dado que si bien las obras, acciones o medidas de ambos, significan un cambio de consideración respecto de la actividad de transporte ferroviario existente, en los términos del artículo 2° letra g) del RSEIA, dicho cambio ya fue evaluado ambientalmente en su totalidad – esto es, incluyendo tanto las obras acciones o medidas de los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”– en el proceso que dio origen a la RCA N° 373/2013.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que el proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua”, ha sido objeto de diversas instancias recursivas administrativas y posteriormente judiciales.

En efecto sobre las mismas materias consultadas en la Res. Exenta individualizada en el ANT., fue interpuesto reclamación del artículo 17 N°6 de la Ley N° 20.600, tramitada en causa Rol R-35-2014 (acumulada R-37-2015 y R-60-2015) ante el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, la cual, luego de una sentencia desfavorable para el SEA, fue recurrida de casación en la forma y en el fondo, siendo ésta acogida por la Excma. Corte Suprema, en sentencia de fecha 13 de septiembre de 2016, dictándose el “cúmplase”, con fecha 4 de octubre del mismo año, por lo cual la sentencia se encuentra firme y ejecutoriada.

Asimismo, es menester informar a Ud. que actualmente el Proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua” cuenta con dos reclamaciones judiciales pendientes de sentencia ante el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental, asociadas a las causas R-171-2018 y R-186-2018 y una sentencia pendiente ante la Excma. Corte Suprema, cuyo Rol de Ingreso es el 7359-2018. Respecto de ésta última, una de las materias discutidas dicen relación con el objeto del presente informe, encontrándose actualmente pendiente la sentencia de la Excma. Corte Suprema que se refiera al caso. Lo anterior, a fin de tener presente conforme al artículo 54 de la Ley N° 19.880, si correspondiere.

Sin otro particular le saluda atentamente,



HERNÁN BRÜCHER VALENZUELA
DIRECTOR EJECUTIVO
SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

JNS/ALS/GRC/TCA

Carta Certificada:

- Sr. Ariel Espinoza Galdames, Fiscal Instructor de Procedimientos Sancionatorios, Superintendencia del Medio Ambiente.
- C.c.:
- Dirección Ejecutiva, SEA.
- División de Evaluación Ambiental y Participación Ciudadana, SEA.
- División Jurídica, SEA.
- Oficina de Partes, SEA.