



**SOLICITA INFORMACIÓN A LA EMPRESA DE LOS
FERROCARRILES DEL ESTADO Y RESUELVE
PRESENTACIONES QUE INDICA**

RES. EX. N° 14 / ROL D-039-2016

Santiago, 28 MAR 2019

VISTOS:

Conforme a lo dispuesto en el artículo segundo de la Ley N° 20.417, que establece la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (en adelante, LO-SMA); en la Ley N° 18.575, Ley 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 (en adelante, LBPA); en la Ley N° 18.834, Estatuto Administrativo; en la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el Decreto con Fuerza de Ley N° 3, de 2010, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que Fija la Planta de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 424, de 12 de mayo de 2017, de la Superintendencia del Medio Ambiente, que Fija la Organización Interna de la Superintendencia del Medio Ambiente, modificada por la Resolución Exenta N° 559, de 14 de mayo de 2018; en la Res. Ex. RA 119123/58/2017, de 27 de diciembre de 2017, que renueva nombramiento en el cargo de Alta Dirección Pública, 2° nivel que indica, al Jefe de la División de Fiscalización de la Superintendencia del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 82, de 18 de enero de 2019, que establece orden de subrogancia para el cargo de Jefe de la División de Sanción y Cumplimiento; y en la Resolución N° 1.600, de 30 de octubre 2008, de la Contraloría General de la República, que Fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

CONSIDERANDO:

1. Con fecha 11 de julio de 2016, esta Superintendencia dictó la Res. Ex. N° 1 / ROL D-039-2016, mediante la cual formularon cargos a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (en adelante, EFE o la Empresa). Los cargos formulados dicen relación con el fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express” y con la infracción, por superación de norma de ruidos, a la Res. Ex. N° 373/2013 (en adelante, RCA N° 373/2013), que calificó favorablemente el proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago-Rancagua” (en adelante, Mejoramiento Integral).

A. Solicitud de información

2. En relación a la primera de las presuntas infracciones imputadas en la formulación de cargos, el Considerando 3.14.3.3 de la RCA N° 373/2013, dispone como medida de control acústico para la etapa de construcción, la implementación de barreras modulares. Asimismo, como medidas complementarias, se dispone la limitación del uso simultáneo de equipos y el reemplazo de equipos de construcción por un minicargador.

3. Con fecha 21 de septiembre de 2016, EFE presentó sus descargos, junto a sus respectivos anexos, acompañando –entre otros documentos– el “Informe Técnico – Medidas de Control de Ruido Implementadas en Etapa de Construcción”.

Dicho informe, a objeto de acreditar la implementación de barreras modulares, acompaña entre sus documentos una "Copia de orden de compra N° 6309 de 22 de octubre de 2010 emitida por Vidaurre Montajes Industriales S.A por compra de materiales de construcción para construcción de barreras móviles de OSB". En relación al arriendo del minicargador, se acompañan copias de las órdenes de compra N° 2439, de fecha 21 de agosto de 2014, y N° 7727, de fecha 23 de febrero de 2016, emitidas ambas por Vidaurre Montajes Industriales S.A. Finalmente, a objeto de acreditar el cumplimiento de las medidas de control acústico en general, se acompañan registros de capacitación, fotografías y correos electrónicos.

4. A continuación, la sección 3 del Informe Técnico citado efectúa una síntesis de las medidas implementadas en cada punto, indicando en la columna "Acciones implementadas", las medidas adoptadas ante las excedencias de la norma de emisión sonora, detectadas en el Plan de Seguimiento de la etapa de construcción. Luego, la columna "Estado final", da cuenta de la situación de cumplimiento normativo con posterioridad a la implementación de las medidas. Sin embargo, estas descripciones resultan genéricas, sin establecer concretamente la cantidad de barreras instaladas o sus dimensiones, ni su correlación con la información de costos otorgada por las órdenes de compra acompañadas.

5. Por otra parte, en lo que respecta a la segunda de las presuntas infracciones de la formulación de cargos, EFE ha omitido en su presentación cualquier antecedente relativo a los costos de tramitación de la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, DIA) del proyecto Mejoramiento Integral. Por otra parte, en circunstancias que se imputa el fraccionamiento del proyecto "Rancagua Express" al someter a evaluación solamente el proyecto Mejoramiento Integral, la Empresa tampoco ha presentado antecedentes relacionados a la potencial evaluación ambiental del proyecto Mejoramiento Integral, en conjunto con el proyecto "Seguridad y Confinamiento".

6. Conforme al artículo 40 de la LO-SMA, el Fiscal Instructor deberá tener en cuenta ciertas circunstancias para la determinación de la sanción específica que en cada caso corresponda aplicar, si así procediere. El artículo 50 de la LO-SMA, por su parte, establece que la Superintendencia examinará el mérito de los antecedentes, pudiendo ordenar la realización de las pericias e inspecciones que sean pertinentes y la recepción de los demás medios probatorios que procedieren.

7. En vista de lo anterior, se hace necesario complementar la información entregada por EFE en relación a las medidas de control acústico, detallando en cada punto los costos aproximados de la implementación de las medidas necesarias para alcanzar cumplimiento normativo. Asimismo, se requiere solicitar antecedentes relacionados a la evaluación ambiental del proyecto Mejoramiento Integral y su potencial evaluación en conjunto con el proyecto "Seguridad y Confinamiento". Ambas solicitudes serán abordadas en la sección resolutiva del presente acto.

B. Solicitud de medidas provisionales

8. Por otra parte, los interesados en el procedimiento sancionatorio han solicitado –por segunda vez, en el contexto del presente procedimiento–, la aplicación de medidas provisionales en relación a las obras del proyecto "Seguridad y Confinamiento". Los argumentos vertidos por los interesados y por EFE en relación a estas medidas serán abordados en la presente sección, teniendo en cuenta, en todo caso, lo resuelto en la Res. Ex. N° 13 / Rol D-039-2016 respecto a las distintas presentaciones.

9. Con fecha 16 de octubre de 2017, María Nora González Jaraquemada y Valentina Durán Medina, en representación de interesados en el presente



procedimiento, realizaron una presentación a esta Superintendencia, cuestionando el retraso del procedimiento para establecer sanciones y graficando las consecuencias perniciosas derivadas de esta situación. En particular, se destaca el diseño deficiente y poco amigable de las pasarelas, el mal funcionamiento de los pasos peatonales y el incumplimiento, por parte de EFE, de las medidas de mitigación acordadas con los municipios involucrados.

10. Con fecha 21 de diciembre de 2017, esta Superintendencia dictó la Res. Ex. N° 10 / Rol D-039-2016, que solicitó información a EFE. En el Considerando 13° de dicha resolución, se señala: *“Que, atendida la etapa del procedimiento, así como los antecedentes que constan en el expediente administrativo, 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...”*. Se solicitó, para tales efectos, la siguiente información:

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

10.2 Un catastro sistematizado de estructuras que sirven para el desplazamiento de personas en el proyecto Rancagua Express, indicando tipo, ubicación y estado actual.

10.3 Informe sobre registro de reclamos asociados a las estructuras.

10.4 “Informes de novedades” de los últimos 4 meses.

10.5 Informe respecto a la aplicación del “Plan de Seguridad y Vigilancia” en los últimos 4 meses.

10.6 Informe sobre aplicación del “Puesto de Vigilancia y Seguridad” los últimos 4 meses.

10.7 Informe sobre la aplicación del “Plan Comunicacional con medidas de autocuidado” en los últimos 4 meses.

10.8 Informe sobre presencia de guardias de seguridad en los pasos a nivel aún operativos, en los últimos 4 meses.

11. Con fecha 12 de enero de 2018, EFE respondió al requerimiento de información, haciendo presente la improcedencia de dictar medidas provisionales, pues no se habrían presentado 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:

11.1 Se indica que el Informe de Conectividad acompañado en la presentación de 6 de febrero de 2017, lleva a concluir que no existe un aumento significativo en los tiempos de desplazamiento. El promedio de aumento de distancias de desplazamiento sería de 72 metros y de 1,1 minutos de viaje, correspondiente al 2% del tiempo de



viale promedio en dicho sector. Los usuarios de vehículos motorizados ahorrarían aproximadamente 20 segundos de tiempo en su viaje.

11.2 Sobre los condiciones de inseguridad, se manifiesta que el objetivo del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” sería precisamente mejorar las condiciones de seguridad vial de las personas que cruzan la faja vía. Los casos en que ello no se logre por razones de desmanes o vandalismo, no serían imputables a EFE.

11.3 Por otra parte, se señala en el escrito que, al estar operando ya el proyecto hace 10 meses, en ningún caso puede considerarse que cualquier supuesto efecto del mismo sea “inminente”.

11.4 Luego, se señala que la solicitud de información no se condice con la imputación realizada en la formulación de cargos. El estado de las estructuras y equipamiento asociado al confinamiento y la conectividad de un lado a otro de la faja vía no se relaciona, de acuerdo a EFE, al objeto del presente procedimiento sancionatorio.

11.5 En lo que respecta a la solicitud de información, se acompaña un Informe sobre el cierre definitivo de pasos a nivel. De acuerdo al informe, todos los pasos a nivel se cerraron con anterioridad a la marcha blanca del proyecto, sin perjuicio que los mismos puedan ser abiertos por actos de vandalismos de terceros. Se acompañan, para acreditar lo anterior, los “Formularios de Control de Pasos Suprimidos”.

11.6 Se acompaña a la presentación un “Catastro de Estructuras”, archivo formato Excel que da cuenta de 46 estructuras de conectividad construidas o intervenidas por el proyecto, indicando tipo, ubicación y estado actual. Incluye además una descripción detallada de 19 pasarelas a desnivel, indicando accesos, alturas, rampas y descansos, longitud de desarrollo, ascensores, luminarias y circuito cerrado de televisión. Se acompañan, además, 10 certificados que acreditan la instalación de ascensores en las pasarelas que cuentan con ellos, así como registros fotográficos fechados y georreferenciados de las pasarelas.

11.7 Se acompaña, asimismo, un registro de reclamos, que consiste en un archivo formato Excel que incorpora datos sobre 241 reclamos efectuados por usuarios del servicio de transporte, incluyendo en cada caso el nombre del reclamante, la fecha de envío del reclamo y el mensaje que describe la causa del reclamo. Los reclamos en general dan cuenta de quejas por la frecuencia de los trenes, falta de claridad en horarios e inconvenientes en el uso del servicio. Se incluye además documento Power Point, con diagrama de flujo de los reclamos.

11.8 Se acompañan, además, 20 reportes semanales del Plan de Seguridad y Vigilancia, que cubren el periodo desde el 21 de agosto de 2017 hasta el 7 de enero de 2018. En dichos reportes, se da cuenta de eventos vandálicos, disturbios y actividades policiales de diverso orden. Destacan, en relación al presente procedimiento, registros de daños y robos de materiales de confinamiento, vandalización de cámaras y atropellos con resultado de muerte o lesiones de distinta gravedad.

11.9 Se adjunta al escrito un Informe de Implementación del Plan de Seguridad y Vigilancia, que incluye un Procedimiento de Vigilancia a Distancia, registros audiovisuales, bases técnicas de la licitación del servicio de guardias de seguridad, copia del contrato de servicio de guardias de seguridad entre EFE e INCAR Seguridad Limitada y pautas de servicio de los operadores.



11.10 Finalmente, el escrito acompaña un Informe de Actividades de Implementación del Plan Comunicacional, que incluye registros audiovisuales sobre actividades de difusión y una minuta de reunión celebrada en sede social 5 Pinos.

12. Con fecha 1° de febrero de 2018, Valentina Durán, en la representación que detenta en el procedimiento en curso, presentó un escrito que, entre otras materias, solicita la adopción de medidas provisionales, según se pasa a exponer:

12.1 La presentación argumenta que existen antecedentes suficientes e idóneos para dictar estas medidas, pues bastaría con la constatación que se han producido muertes y atropellos que han ocasionado lesiones de diversa consideración en personas que transitaban por las vías, sin perjuicio de los antecedentes que se entregan junto a la presentación.

12.2 A continuación, el escrito hace presentes ciertos antecedentes para que se tengan en cuenta al momento de resolver respecto a la solicitud de medida provisional. Como primer antecedente, se hace alusión al informe del Servicio Nacional de Discapacidad (en adelante, SENADIS), denominado “Evaluación de pasarelas Proyecto Ferroviario Rancagua Express, tramo Lo Espejo y San Bernardo” de febrero de 2015, de acuerdo al cual existirían falencias y cuestiones que debieran corregirse en cada una de las pasarelas para efectos de poder garantizar una accesibilidad universal. La información sería atingente a la medida provisional, pues demostraría las afectaciones a la salud de las personas con dificultades al movilizarse.

12.3 Luego, la presentación pasa a ponderar los antecedentes que, en opinión de los interesados, serían suficientes e idóneos para determinar un riesgo de daño inminente a la salud e integridad física de la población. Ello se demostraría, a partir de los accidentes ocurridos a raíz del ingreso de personas en la vía en los lugares con forados en los cruces. El “Informe de Novedades” daría cuenta de dos muertes el 2017, por atropellos a personas que transitaban por la vía en la comuna de Lo Espejo, así como de tres atropellos en el mismo año que habrían causado lesiones de distinta gravedad. La presentación agrega un sexto caso, consistente en un atropello con resultado de muerte que habría ocurrido en julio de 2017.

12.4 La presentación expone a continuación sobre el estado de mantención de algunas pasarelas, resaltando el caso de la pasarela Salvador Allende, por cuanto el ascensor, de acuerdo a los interesados, debió haber estado listo desde un inicio. Asimismo, se reitera que existiría un forado prácticamente permanente en dicha pasarela, lo que se explicaría por la dificultad de circular por una pasarela mal concebida. Respecto a la pasarela Esmeralda, se señala que su ascensor sería de funcionamiento intermitente. El ascensor oriente de la pasarela Enrique Madrid se encontraría en construcción hace varios meses. El ascensor de la pasarela La Selva seguiría fuera de servicio, lo que se agrava al encontrarse frente al consultorio Joan Alsina. Se deja constancia en el escrito, que EFE ha omitido en sus registros fotográficos los pasos subterráneos que habría estado construyendo por insistencia de los vecinos, que tendrían problemas de iluminación, seguridad y anegamiento; éstos se ubicarían en las cercanías de las pasarelas Salvador Allende y 5 Pinos, ubicadas en las comunas de Lo Espejo y San Bernardo, respectivamente. Por último, como comentario sobre el estado de mantención general del andén de diversas estaciones, se menciona que éstos no cuentan con un techo ni asientos.

12.5 La presentación concluye, señalando que las consideraciones expuestas respecto a la salud y vida de quienes transitaban por las pasarelas, serviría para justificar el fondo de lo discutido, relativo al fraccionamiento, por lo que se solicita decretar medidas provisionales indicadas en las letras a), b) y f) de la LO-SMA, y todas aquellas que sean necesarias para evitar más accidentes en las vías y lograr una conexión efectiva e inclusiva entre



ambos costados de la línea férrea. Se plantean, a modo ejemplar, las siguientes posibilidades: (i) que las estaciones de ferrocarril queden abiertas de manera permanente y con vigilancia; (ii) que las pasarelas tengan vigilancia permanente; y, (iii) mejorar iluminación, seguridad y accesibilidad de los pasos subterráneos multipropósito ya construidos.

13. Con fecha 23 de marzo de 2018, EFE realiza una nueva presentación, donde expresa consideraciones sobre la improcedencia de dictar medidas provisionales, como se expone a continuación:

13.1 Al respecto, se insiste que no existiría ningún riesgo inminente a la salud de la población derivado de la implementación de las obras de "Seguridad y Confinamiento". Para EFE, resulta difícil comprender si el riesgo alegado por los interesados corresponde al uso de las pasarelas, o al cruce de la vía mediante pasos informales. En el primer caso, sería obvio que la eventual mayor dificultad o incomodidad que pudieran sentir algunas personas, generada por transitar las pasarelas, no podría ser considerada un riesgo concreto inminente para la salud y la vida de aquellas personas. Se recuerda que la Res. Ex. N° 6 / Rol D-037-2016 rechazó la primera solicitud de medidas provisionales, señalando para tales efectos que la habilitación de los pasos a desnivel y el cierre de los pasos a nivel, no generaría un riesgo inminente a la salud de las personas.

13.2 Por otra parte, si se tratara del riesgo generado por el uso de pasos informales a nivel, EFE señala que las obras mejoran el estándar de seguridad asociado al cruce de la faja vía, suprimiendo dichos pasos. Se señala que la implementación del subproyecto ha disminuido sustancialmente los accidentes en lugar de aumentarlos. Entre los años 2009-2014, EFE indica que en el sector Alameda – Nos se habrían registrado, en promedio, 22 accidentes asociados a cruces de nivel, de los que habrían resultado 16 personas fallecidas y 6 lesionados. Sin embargo, desde la puesta en servicio del subproyecto, en un total de 14 meses, habrían ocurrido 3 accidentes con resultado de muerte. Se señala que los tres casos se habrían producido por exposición imprudente al daño de personas en situación de calle, no por problemas de conectividad.

13.3 Finalmente, EFE señala que no se han vinculado problemas de iluminación o diseño de las pasarelas con situaciones de riesgo. No se han presentado antecedentes sobre accidentes o agresiones ocurridos en horarios sin luz natural, ni situaciones concretas de accidentes de personas con problemas de movilidad. Se reitera que la operación del proyecto, desde marzo de 2017, haría imposible considerar que cualquier supuesto efecto en la conectividad y seguridad pueda ser entendido como "inminente". Finalmente, se destaca que el Metro Tren Nos sería uno de los servicios de transporte mejor evaluados por las personas.

14. Luego, Valentina Durán, en las representaciones que detenta en el expediente sancionatorio, realiza una nueva presentación el 20 de junio de 2018, que reitera solicitud de medidas provisionales:

14.1 En primer término, se refiere la eventual generación de riesgos inminentes a la salud derivados de la implementación de las obras del subproyecto "Seguridad y Confinamiento". Por un lado, las emisiones de ruido y vibraciones superarían el estándar normado y por tanto representarían un riesgo inminente para la salud. Esto se explicaría por la exclusión del impacto de los trenes de carga del proceso de evaluación ambiental.

14.2 En segundo lugar, se indica que las pasarelas presentan errores de diseño notorios y fallas posteriores que EFE no ha solucionado hasta el día de hoy. El riesgo se materializaría 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 a los costados que puedan impedir la caída de tierra al paso. Tampoco se otorgan facilidades de acceso a personas con movilidad reducida.

14.3 El riesgo a la salud se sustentaría, asimismo, en el cruce de la faja vía mediante pasos informales y sus accidentes derivados. En tal sentido, sin perjuicio que los accidentes no serían imputables a EFE, se argumenta que sí sería de incumbencia de la empresa el cumplimiento de las medidas para evitar estos efectos. La falta de iluminación, por otra parte, redundaría en una mayor inseguridad y la exposición a sufrir asaltos.

14.4 En lo que respecta al informe de conectividad presentado por EFE, se señala que sería menester precisar lo que la empresa entiende por “aumento significativo” en los tiempos de desplazamiento, pues las condiciones de infraestructura de las pasarelas derivarían en que atravesar la vía sea en extremo lento, más aún para personas con movilidad reducida. En consecuencia, los interesados estiman que resultan procedentes las medidas provisionales solicitadas, sin perjuicio de proceder derechamente a terminar el procedimiento sancionatorio mediante sanción y requerimiento de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, SEIA).

C. Nuevas presentaciones de los interesados

15. Con fecha 18 de octubre de 2018, Valentina Durán Medina y María Nora González Jaraquemada, en la representación que detentan en el procedimiento y su calidad de interesadas, hicieron una presentación para realizar observaciones al Of. Ord. N° 181105/2018, que contiene el informe de elusión evaucado por el Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, SEA), según se expone a continuación:

15.1 El Informe del SEA establece principalmente tres conclusiones: (i) el procedimiento de evaluación que dio lugar a la RCA N° 373/2013 incluyó el subproyecto “Seguridad y Confinamiento”; (ii) la pertinencia ingresada por EFE el 25 de junio de 2015, no suponía cambios de consideración y por tanto no requería ingresar al SEIA; y, (iii) los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”, considerados en conjunto, sí serían un cambio de consideración, pero su ingreso al SEIA ya se cumplió con la presentación del proyecto Mejoramiento Integral. El escrito indica que el Informe del SEA contradice la evaluación ambiental del proyecto y el pronunciamiento sobre la pertinencia, interpretando erradamente la RCA N° 373/2013. Además, el escrito hace presente que el Informe del SEA no es vinculante para esta Superintendencia, reprochando asimismo la falta de celeridad y excesiva demora del procedimiento sancionatorio.

15.2 En primer lugar, la propia RCA N° 373/2013 descarta expresamente que el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” forme parte de la evaluación ambiental, lo que queda en evidencia en sus considerandos 4.3 y 4.10. Manifestar que “Seguridad y Confinamiento” fue evaluado es una contradicción manifiesta, pues si este subproyecto *“no se encontró sujeto al proceso de evaluación ambiental”*, puede colegirse que sus efectos e impactos no pudieron ser ponderados. El SEA no puede usar a su conveniencia el argumento sobre la evaluación del subproyecto, señalando ante las observaciones ciudadanas que no se está evaluando, para luego señalar en esta sede que sí fue evaluado. Este actuar sería ampliamente reprochable, por ser falto de ética, inconsistente y grave, si se observa la estrategia y defensa que ha sostenido el SEA respecto al proyecto Rancagua Express, implicando una nueva barrera de acceso a la participación y la justicia ambiental.

15.3 Respecto a la pertinencia presentada por EFE, el escrito indica que las obras consultadas no son parte del subproyecto “Mejoramiento Integral” ni



del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, pues tratan la construcción de la Estación “Cinco Pinos” y la ampliación de capacidad de la Subestación Lo Espejo. Esta resolución, al revisar las obras aprobadas por la RCA N° 373/2013, no incluye las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, lo que confirmaría que la RCA no aprobó dicho subproyecto. Esto sería otra demostración de la conducta contradictoria y vacilante del SEA al interpretar la RCA N° 373/2013.

15.4 Además, el pronunciamiento del SEA excedería lo consultado por la SMA, pues pasa a analizar la necesidad de requerir el ingreso al SEIA de los subproyectos, lo que es competencia exclusiva de esta Superintendencia. Al respecto, el escrito hace presente que, en los alegatos de la causa R-35-2014, el abogado del SEA declaró expresamente que la competencia para pronunciarse sobre el fraccionamiento es de la SMA. También se excedería el Informe del SEA al hacer presentes la reclamaciones pendientes contra la RCA N° 373/2013.

15.5 Luego, el escrito reprocha que el Informe del SEA pretenda dar por evaluados ambientalmente, aspectos y obras del proyecto que no contaban con el nivel de detalle requerido para ser evaluados conforme al artículo 12 bis de la Ley N° 19.300, refiriéndose al Numeral 2.1 de la DIA y a su Anexo 7.3. Precisamente para hacer frente a este tipo de situaciones, el procedimiento de evaluación contempla la posibilidad de resolver la inadmisibilidad de una DIA, así como su término anticipado o la solicitud de subsanar mediante aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones. Ante las consultas respecto a estos aspectos de la DIA, EFE aclara que solo se describió parte de las obras del subproyecto, lo que es mayor razón aún para considerar que el subproyecto no fue evaluado.

15.6 La presentación pasa luego a explicar que el Informe del SEA no es vinculante para la SMA. El artículo 11 bis de la Ley N° 19.300 exige que se requiera informe al SEA, pero no que su contenido sea vinculante. Esta conclusión es reafirmada por el artículo 14 del D.S. N° 40/2012 MMA y el artículo 3º de la LO-SMA. La historia de la Ley N° 19.300 da cuenta de la facultad de requerir ingreso al SEIA de esta Superintendencia, que originalmente no consideraba el requisito de previo informe. Este requisito fue introducido en el trámite legislativo; después se presentó una moción para introducir el término “favorable” en la disposición, pero ésta terminó por ser retirada. La conclusión de que el contenido del informe no es vinculante, también es avalada por el profesor Jorge Bermúdez en su obra “Fundamentos de Derecho Ambiental”. Asimismo, el artículo 37 de la LBPA otorga la facultad de requerir los informes que se juzguen necesarios, mientras el artículo 38 del mismo cuerpo legal establece que los informes, salvo disposición expresa en contrario, serán facultativos y no vinculantes. En vista de estos argumentos, se solicita que esta SMA no tome en cuenta un informe parcial y sesgado del SEA, que adolecería de vicios de forma y de fondo.

15.7 A continuación, el escrito indica que los subproyectos ingresados conjuntamente al SEIA, debieran ser presentados bajo la forma de un Estudio de Impacto Ambiental (en adelante, EIA), al verificar los efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300. En primer término, se señala que el inicio de ejecución del proyecto implicó un aumento significativo en los niveles de emisión de ruidos y vibraciones, como consecuencia natural y obvia del aumento de la cantidad de trenes que circulan por la faja vía, así como su frecuencia. Para la fase de construcción, propone la construcción de barreras modulares herméticas, junto a los respectivos planes de monitoreo, mientras para la fase de operación, se esperan mejoras debido al mejoramiento de la mecánica de suelo y mejor tecnología, mejoras que se vinculan a la implementación del subproyecto “Renovación de Flota de Material Rodante”. EFE incluyó los resultados de proyección de las emisiones de ruido, mediante un programa de modelación.



15.8 De acuerdo a la presentación, los antecedentes expuestos llevan a concluir que la evaluación ambiental omitió el impacto de los trenes de carga que circulan durante el horario nocturno por las vías, y que omitió además medidas de mitigación de ruido durante la etapa de operación. Ello lleva a concluir que el proyecto generará riesgos para la salud de la población debido a la cantidad de emisiones de ruido y vibraciones.

15.9 Por otra parte, se argumenta que el proyecto genera los efectos, características y circunstancias del artículo 11, letra c) de la Ley N° 19.300. Considerando la dimensión geográfica, se verifica la alteración significativa de las formas de vida de los denunciantes, pues se modificarían los pasos peatonales, regulares e irregulares, así como el único paso vehicular de la comuna de Lo Espejo. Esta conclusión también se vincula a la falta de certeza de la ubicación de todos los pasos desnivelados, incertidumbre que surge de la falta de evaluación del subproyecto "Seguridad y Confinamiento", que es cambiante y se sujeta a acuerdos con los municipios que luego no son cumplidos, sin que exista una descripción fiscalizable del proyecto. La construcción de cruces, pasos peatonales, pasos a subnivel y demás obras de conectividad, implicarían una perturbación de los modos de vida, comunicación y transporte de vecinos de la comuna de Lo Espejo, alterando la forma en que se desplazan del sector poniente al sector oriente de la comuna, afectándose asimismo la Feria Salvador Allende. Por todo lo anterior, se estima que el proyecto debe volver a ingresar de manera completa al SEIA, mediante un EIA.

15.10 Luego, la presentación resalta el hecho que, a la fecha, tampoco ha ingresado en forma separada el subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, a pesar que se han construido las pasarelas y cruces en forma paralela con las obras de Mejoramiento Integral. Ello ocurrió porque, según indican los denunciantes, las obras de seguridad y confinamiento son precisamente las medidas de mitigación de los impactos que debió considerar e incluir el proyecto Mejoramiento Integral, por lo que es necesario que se ingrese correctamente al sistema.

15.11 El escrito concluye con algunas consideraciones sobre celeridad y acceso a la justicia, haciendo presente la inconveniencia y perjuicio que ha significado el continuo cambio de fiscales instructores. El expediente sancionatorio surge de una denuncia presentada por los alcaldes de las comunas de El Bosque, Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo, en julio de 2013; luego se sumaron dos denuncias adicionales. Desde la formulación de cargos, el procedimiento ha sido dirigido por 5 fiscales instructores y ha sido suspendido en dos ocasiones: la primera, mediante la Res. Ex. N° 2 / Rol D-039-2016; luego, mediante la solicitud de pronunciamiento al SEA. Estas circunstancias no se condicen con el principio de celeridad que debe informar el actuar de la SMA, conforme al Dictamen N° 75.745 de 2016 de la Contraloría General de la República. Esta demora traería aparejada la denegación de acceso a la justicia ambiental para los interesados. En vista de todo lo expuesto, el escrito solicita resolver el procedimiento sancionatorio en el más breve plazo, sancionando a EFE por las infracciones cometidas y requiriendo el ingreso al SEIA de los subproyectos en forma conjunta.

16. Finalmente, con fecha 11 de febrero de 2019, Valentina Durán Medina y María Nora González Jaraquemada, en las representaciones que detentan en el procedimiento sancionatorio, reiteran la solicitud de medidas provisionales, atendiendo a la grave situación de riesgo inminente que se mantendría aún en los lugares en que se han cometido las infracciones:

16.1 Se señala que, en esta fase del procedimiento, ya levantada la suspensión dispuesta mediante la Res. Ex. N° 9 / Rol D-039-2016, no queda sino reiterar la solicitud de dar curso progresivo a los autos, considerando que se ha excedido el plazo establecido en el artículo 53 de la LO-SMA para emitir un dictamen en el procedimiento.

16.2 La presentación cuestiona la especial dilación en este caso, siendo que en otros casos, la SMA habría sido mucho más rápido y oportuna tanto para aplicar medidas provisionales como sanciones. En circunstancias que las primeras denuncias fueron ingresadas en junio de 2013, se cuestiona por qué los vecinos de Lo Espejo, San Bernardo y El Bosque no han tenido la misma suerte que otros vecinos de proyectos que han sido objeto de medidas provisionales. Se hace alusión a pronunciamientos de la Contraloría General de la República, del Gobierno Regional Metropolitano y de Honorables Diputados de la República, sin perjuicio de lo cual se habría dilatado el procedimiento.

16.3 El escrito pasa a señalar que los interesados en el procedimiento habitan en las comunas de Lo Espejo, San Bernardo y El Bosque. De acuerdo al Estudio Índice de Calidad de Vida Urbana de la Pontificia Universidad Católica de Chile y la Cámara Chilena de la Construcción de 2017, Lo Espejo figura en el ranking como la comuna con peor calidad de vida del país (Nº 93) y es la Nº 92 en materia de conectividad, que es justamente uno de los bienes jurídicos o condiciones de habitabilidad que se ven más afectados por las infracciones de EFE. En consecuencia, se solicita dar curso progresivo a los autos administrativos.

16.4 Por último, el escrito indica una forma de notificación temporal para el mes de febrero, con el fin de no obstaculizar la notificación de las eventuales resoluciones que recaigan sobre el procedimiento. Sin embargo, la línea punteada donde debiera figurar el domicilio, se encuentra en blanco. Por otra parte, habiendo transcurrido el mes de febrero, sin que fuera necesario notificar actos administrativos dictados en el presente procedimiento, se omitirá pronunciamiento especial respecto a la solicitud de notificación en el presente acto.

D. Sobre la procedencia de las medidas provisionales

17. En relación a la solicitud de medidas provisionales reiterada en este procedimiento sancionatorio, corresponde señalar que el artículo 48 de la LO-SMA establece lo siguiente: *“Cuando se haya iniciado el procedimiento sancionador, el instructor del procedimiento, con el objeto de evitar daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas, podrá solicitar fundadamente al Superintendente la adopción de alguna o algunas de las siguientes medidas provisionales”*. En tal sentido, figura como requisito indispensable para su dictación, que éstas cumplan el objetivo de evitar daño inminente al medio ambiente o a la salud de las personas, sin perjuicio de la verificación de otros requisitos que son propios de las medidas provisionales en general. En lo sucesivo, se revisarán los criterios de procedencia de estas medidas, para luego analizar si se verifican estos requisitos, con especial énfasis en la existencia de alguna de las hipótesis de riesgo, que harían procedente la dictación las medidas provisionales en este caso.

18. En primer término, cabe enfatizar la relevancia de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos para dictar las medidas provisionales. Al respecto, el Tercer Tribunal Ambiental ha determinado que *“la aplicación de medidas provisionales no queda exenta de garantías para el regulado, ya que de acuerdo con el art. 48 de la LOSMA, en sus incisos primero y tercero, éstas deben ser motivadas y son esencialmente temporales, pudiendo ser alzadas si dejan de presentarse las condiciones que las justificaron”*¹. Por su parte, el Segundo Tribunal Ambiental ha destacado las siguientes características de las medidas provisionales en general: *“i) la urgencia y sumariedad que presiden su adopción; ii) la instrumentalidad, en cuanto responden a la necesidad de asegurar la eficacia de la resolución que ponga fin al procedimiento o la integralidad de los intereses implicados en el mismo; iii) la provisionalidad, tanto en relación al*



¹ Considerando 74, Sentencia de 4 de agosto de 2015, causa rol N° 11-2015, del Ilustre Tercer Tribunal Ambiental.

tiempo de las mismas como en el sentido más amplio de la función sustantiva de la resolución definitiva; iv) la proporcionalidad e idoneidad, características que apuntan a la consistencia y equilibrio que debe existir entre la medida, la finalidad de la misma, la eventual sanción que finalmente se imponga, y el tiempo de duración de la medida en cuanto tal; v) la motivación de la resolución mediante la cual se adopta; vi) la habilitación legal en el sentido que deben estar expresamente previstas; vii) su ejecutividad, esto es su aplicación inmediata; y viii) su alcance, en el sentido que tienen como límite, no causar perjuicio de difícil o imposible reparación a los interesados, o que impliquen violación de derechos amparados por las leyes”².

19. Según establece la misma sentencia citada, las medidas provisionales de la LO-SMA comparten, directa o supletoriamente, las mismas características reseñadas: “En efecto, precisamente el inciso primero del artículo 48, transrito en el considerando anterior se refiere a la **inminencia**, cuestión que está indudablemente vinculada a la urgencia. Por su parte, la **instrumentalidad** se verifica en lo dispuesto en el inciso primero y segundo al utilizarse las expresiones ‘Cuando se haya iniciado el procedimiento sancionador’ y ‘antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador’. El inciso tercero reconoce, en tanto, el requisito de la **provisionalidad** al mencionar la temporalidad y duración de las medidas, señalando que ‘Las medidas contempladas en este artículo serán esencialmente temporales y tendrán una duración de hasta 30 días corridos. En caso de renovación, ésta deberá ser decretada por resolución fundada cumpliendo con los requisitos que establece este artículo’”³. Así, el Segundo Tribunal Ambiental ha determinado recientemente que “la LOSMA caracteriza a las medidas provisionales, contempladas en su artículo 48, como un tipo de medida cautelar para situaciones de urgencia o inminencia de riesgo de daño al medio ambiente o a la salud de las personas, de carácter esencialmente instrumental y provisoria”⁴.

20. Previo a analizar si se configura la inminencia del daño a la salud de las personas, corresponde efectuar algunas consideraciones sobre el carácter instrumental de las medidas. Como primer aspecto a considerar, resulta difícil afirmar que la dictación de medidas provisionales, en este punto del procedimiento, pueda tener por objeto el asegurar la eficacia de la resolución final, o la integralidad de los intereses implicados en el mismo. Ello se concluye al apreciar que la formulación de cargos y la eventualidad del dictamen del presente procedimiento, se relacionan con las superaciones de la norma de emisión sonora durante la construcción del proyecto Mejoramiento Integral, así como al fraccionamiento del proyecto Rancagua Express. La conclusión del procedimiento podrá implicar, en consecuencia, un eventual ejercicio de la potestad sancionadora y requerimiento de ingreso al SEIA.

21. Como es posible apreciar, ninguno de estos objetivos se relaciona directamente con el tenor de las medidas provisionales solicitadas, que se centran en mejoras del estándar de las pasarelas y en condiciones de seguridad e iluminación del proyecto que habría eludido ingreso a evaluación ambiental, aspectos que pueden incidir en la generación de impactos significativos, pero que no se relacionan directamente con infracciones imputadas. Para graficar lo anterior, se pueden considerar las medidas propuestas a modo ejemplar en la presentación de 1º de febrero de 2018, consistentes en la apertura permanente de las estaciones de ferrocarril, la vigilancia permanente de las mismas o las mejoras en iluminación. Estas medidas, al involucrar mejoras eventuales que se pueden introducir en las estructuras y el funcionamiento del servicio, no se relacionan con la eventual resolución final de este procedimiento, o el aseguramiento de los intereses involucrados en el mismo; ello, sin perjuicio de

² Considerando 10º, Sentencia de 4 de diciembre de 2015, causa rol N° 44-2014, del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental.

³ *Ibid.*, Considerando 19º.

⁴ Considerando 11º, Sentencia de 15 de marzo de 2019, causa rol N° 198-2018, del Ilustre Segundo Tribunal Ambiental.



reconocer que existe una relación indirecta, al involucrar ajustes que pueden derivar de la hipotética evaluación ambiental integral del proyecto Rancagua Express.

22. Respecto a la naturaleza de estos ajustes y de su relación con el presente procedimiento, debe considerarse que, como con cualquier medida provisional, las medidas en este caso deben cumplir un requisito de “peligro en la demora” para acceder a su implementación. Su dictación debe obedecer a la premura para brindar protección al bien jurídico, que se ve amenazado en forma previa a la conclusión del procedimiento. El requisito de instrumentalidad, implica que las medidas deben relacionarse con el fin potencial del procedimiento, de forma tal que se posibilite su concreción eventual. Con todo, cabe advertir que calificar la relación de estos ajustes, con el objeto del procedimiento, como tangencial e indirecta, no supone menospreciar o minimizar la importancia de estas medidas. En efecto, conforme a la imputación efectuada en la formulación de cargos, se trata de aspectos que, potencialmente, pueden incidir en efectos significativamente adversos sobre el medio humano. No obstante, su materialización no surge como una necesidad para resguardar los intereses involucrados en el procedimiento, pues no se ha acreditado que la demora en realizar estos ajustes, pueda redundar en un daño a la salud de las personas, que pueda ser evitado si se adoptan medidas provisionales.

23. También en relación a la instrumentalidad de estas medidas, entendiendo que debe existir un aseguramiento de la eficacia de la resolución del presente procedimiento, deben descartarse los argumentos relacionados a los riesgos para la salud derivados de una falta de evaluación del ruido de trenes de carga, así como a la relación del proyecto Mejoramiento Integral con el subproyecto “Renovación de Flota de Material Rodante”, pues estos aspectos no forman parte de la imputación efectuada en la formulación de cargos. Se trata de aspectos que no presentan una relación instrumental con el presente procedimiento, pues escapan a su objeto y a lo que pueda determinar la resolución final.

24. Por otra parte, en relación a la inminencia de un daño a la salud de las personas, los antecedentes que se tienen a la vista en este punto del procedimiento, permiten concluir que el escenario no ha sido modificado sustancialmente respecto a lo establecido en la Res. Ex. N° 6 / Rol D-039-2016, donde se identificaron tres tipos de riesgos asociados al subproyecto “Seguridad y Confinamiento”. Estos riesgos, en la fecha que fue dictada dicha resolución, se habrían hecho inminentes al inicio de la marcha blanca del proyecto “Rancagua Express”: (i) un riesgo inherente al fraccionamiento de proyectos, debido a la no evaluación del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”; (ii) el riesgo de impacto en la conectividad que se genera con el cierre de los pasos peatonales a nivel y la habilitación de los pasos a desnivel; y, (iii) el riesgo de seguridad que implica el inicio de la marcha blanca, existiendo aún pasos peatonales a nivel que se encuentran habilitados.

25. Tal como se resolvió en su oportunidad, el riesgo derivado del fraccionamiento no basta para dictar medidas provisionales. Según ha determinado el Segundo Tribunal Ambiental, los riesgos inherentes a la falta de evaluación de un proyecto, no permiten configurar el supuesto de daño inminente que daría lugar a la dictación de medidas provisionales. En tal sentido, el fraccionamiento del proyecto Rancagua Express y la falta de evaluación del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, no son motivo suficiente para justificar la adopción de medidas provisionales. Este aspecto no se ha visto alterado de forma alguna durante la sustanciación del procedimiento, sin perjuicio de la puesta en marcha y operación del proyecto en la actualidad.

26. Por otra parte, los impactos de conectividad han sido abordados en la formulación de cargos y existen antecedentes adicionales que han sido presentados e incorporados al expediente, todo lo cual será debidamente ponderado en la fase terminal del procedimiento. Con todo, debe reiterarse que la habilitación de pasos a desnivel y el



cierre de los pasos a nivel, no generan por si mismos un peligro inminente a la salud de las personas. Por otra parte, los antecedentes recabados al respecto en el expediente, que dan cuenta de un diseño poco amigable de las pasarelas y de inobservancias a las condiciones de accesibilidad universal, no permiten configurar un riesgo inminente a la salud de las personas que justifique la adopción de medidas provisionales. Sin perjuicio que las dificultades señaladas a lo largo del procedimiento –como el aumento de los tiempos de desplazamiento, la inclinación de las pasarelas, las condiciones de seguridad y de iluminación– serán consideradas al concluir el presente procedimiento, no justifican adoptar medidas provisionales para prever un riesgo inminente a la salud de las personas o al medio ambiente.

27. En relación a lo anterior, en lo que respecta a la inobservancia de los estándares de accesibilidad universal, según daría cuenta el Informe de SENADIS, no se aprecia que estas falencias constituyan un peligro inminente para la salud de las personas. Lo propio puede afirmarse sobre el diseño poco amigable de las pasarelas; si bien podría advertirse un riesgo de accidentes, debido a las pendientes de las rampas o a la falta de descansos, no se cuenta con antecedentes que permitan acreditar que estos aspectos, constituyan un peligro inminente a la salud de los usuarios. Lo mismo puede señalarse respecto a las falencias en el servicio de ascensores que se han observado en distintas estaciones, o a la construcción de pasos subterráneos que no estaban previstos originalmente en el subproyecto “Seguridad y Confinamiento”. Los antecedentes aportados en relación a estas materias no dan cuenta de un peligro inminente para la salud de las personas, sin perjuicio de que puedan ser relevantes para la resolución del presente procedimiento. La falta de ascensores, como soluciones diferentes para respetar la accesibilidad universal, termina por agudizar las dificultades que ya viven numerosos usuarios de las pasarelas, pero no presenta un riesgo a la salud. La existencia de eventuales focos de delincuencia, tanto en las pasarelas como en los pasos bajo nivel, no es un aspecto asociado directamente al proyecto, ni constituye un riesgo a la salud de las personas.

28. Finalmente, respecto al riesgo de seguridad asociado al funcionamiento del proyecto Rancagua Express, debe señalarse que este riesgo preexiste a la ejecución del proyecto, dado que la conexión entre ambos lados de la vía férrea, antes de la construcción de las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, se verificaba fundamentalmente a través de pasos peatonales y vehiculares a nivel. Por mucho que el riesgo de accidentes debiera presentar un incremento, debido al aumento de la frecuencia de trenes, es innegable que este riesgo se ve contrarrestado a través del confinamiento de la vía férrea y la habilitación de pasos a desnivel, sin perjuicio de que puedan existir dudas sobre la suficiencia de la medida para tales efectos, a falta de evaluación del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”. Lo informado por EFE, que da cuenta de ciertos atropellos en el año 2017 con resultado de muerte, así como de otros accidentes con lesiones de distinta índole, no se vincula causalmente a la ejecución del proyecto Rancagua Express, pues la existencia de accidentes por intentos de cruce de la vía férrea, es una situación que se verifica por el solo hecho de la operación del servicio de trenes, sin que los antecedentes recabados den cuenta de una negligencia manifiesta al momento de prevenir estos incidentes por parte de EFE, ni de situaciones de riesgo que se generen específicamente a partir de las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”.

29. En tal sentido, si bien existen discrepancias, en las presentaciones realizadas por EFE y por los interesados, respecto al total de muertes registradas por atravesos desde que se dio inicio a la operación de Rancagua Express, los antecedentes sí indican que estas fatalidades han disminuido desde la implementación del confinamiento de las vías y la construcción de pasos a desnivel. Desde otro punto de vista, no se cuenta con indicios sobre un aumento de fatalidades producto de la puesta en marcha de Rancagua Express, circunstancia que podría llevar a vincular el riesgo de fatalidades con la ejecución del proyecto. Ello contribuye a desvirtuar la hipótesis de que los riesgos a la vida y a la salud, derivados de los cruces informales de las vías, puedan encontrarse asociados a la ejecución del proyecto, de forma que



posibiliten la dictación de medidas provisionales en el presente procedimiento sancionatorio. Incluso si se diera por hecho que ciertos cruces a nivel ocurren como consecuencia del mal estado de las pasarelas, ello no lleva a sostener que el proyecto Rancagua Express implique un peligro inminente para la salud de las personas, pues como se indicó, no se ha acreditado un aumento de fatalidades que se pueda vincular a la ejecución del proyecto.

RESUELVO:

I. SOLICITAR LA INFORMACIÓN QUE SE INDICA
a la **Empresa de los Ferrocarriles del Estado**, con el objeto de contar con antecedentes necesarios para la ponderación de las circunstancias del artículo 40 de la LO-SMA:

1. Una descripción detallada de las medidas de control de ruido implementadas durante la etapa de construcción del proyecto Mejoramiento Integral, incluyendo:
 - a) Detalle de los costos en que se haya incurrido efectivamente en la implementación de las medidas de control de ruido, desglosados por cada punto de medición de la Tabla N° 1 de la Res. Ex. N° 1 / Rol D-039-2016.
 - b) Tratándose de las barreras modulares, deberá detallarse la dimensión, indicando altura y longitud, así como cantidad de barreras modulares implementadas en cada caso, así como la extensión en que fueron instaladas.
 - c) Detalle de la fecha de implementación de las medidas, el periodo de tiempo durante el cual estas se encontraron implementadas y la fecha de desmantelamiento o término, en cada caso.
 - d) La descripción deberá incluir tanto las medidas adoptadas en forma preventiva en cada uno de los puntos de medición, conforme a la RCA N° 373/2013, y aquellas medidas correctivas adoptadas para subsanar superaciones normativas detectadas en el Plan de Monitoreo de ruidos.
 - e) La información deberá acreditarse mediante registros fehacientes, tales como facturas, órdenes de servicio, órdenes de compra, o guías de despacho.
2. Una descripción detallada de los costos en que se incurrió para la preparación de la Declaración de Impacto Ambiental “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago-Rancagua”, así como para su ingreso, tramitación y aprobación en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, lo que deberá incluir costos de consultoría, estudios, informes y análisis que hayan sido necesarios, los que deberán acreditarse mediante registros fehacientes, tales como facturas, órdenes de servicio, órdenes de compra, o guías de despacho.
3. Una estimación de los costos de la preparación de un instrumento de evaluación que incluya los proyectos “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago-Rancagua” y “Seguridad y Confinamiento”, así como su ingreso y evaluación en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, la que deberá acreditarse mediante un registro fehaciente, tal como una cotización emitida por parte de una consultora con experiencia comprobable en materia de evaluación ambiental de proyectos.



II. DETERMINAR la siguiente forma, modo y plazo de entrega de la información requerida. La información solicitada deberá ser entregada en soporte digital (CD), en la oficina de partes de esta Superintendencia, ubicada en calle Teatinos N° 280, piso 8, comuna y ciudad de Santiago. La información deberá ser entregada en el plazo de 8 días, contados desde la notificación de la presente resolución.

III. RECHAZAR la solicitud de adopción de medidas provisionales presentada con fecha 1° de febrero de 2018, en vista de los argumentos expuestos en los considerandos 17° y siguientes del presente acto.

IV. TÉNGASE PRESENTE los antecedentes aportados en las presentaciones de 18 de octubre de 2018 y 11 de febrero de 2019 realizadas por Valentina Durán Medina y María Nora González, en las representaciones que detentan en el presente procedimiento.

V. ESTESE A LO RESUELTO en el Resuelvo III del presente acto, en relación a la presentación de 11 de febrero de 2019 realizada por Valentina Durán Medina y María Nora González, en las representaciones que detentan en el presente procedimiento.

VI. NOTIFICAR POR CARTA CERTIFICADA, o por otro de los medios que establece el artículo 46 de la Ley N° 19.880, el presente acto administrativo a Marisa Kausel Contador y/o Raúl Etcheverry Muñoz, representantes legales de Empresa de Ferrocarriles del Estado, domiciliados en Morandé N° 115, piso 6, comuna de Santiago, Región Metropolitana; a Marcelo Castillo Sánchez, representante de las Municipalidades de Lo Espejo, Pedro Aguirre Cerda y El Bosque, domiciliado en calle Huérfanos N° 835 oficina 1203, Santiago, Región Metropolitana; a Valentina Durán Medina, apoderada de interesados, domiciliada en Santa María N° 200, comuna de Providencia, Región Metropolitana; y a María Nora González Jaraquemada, apoderada de interesados, domiciliada en Santa María N° 200, comuna de Providencia, Región Metropolitana.



Gonzalo Parot Hillmer
Fiscal Instructor de la División de Sanción y Cumplimiento
Superintendencia del Medio Ambiente

Carta Certificada:

- Marisa Kausel Contador y/o don Raúl Etcheverry Muñoz, representantes legales de Empresa de Ferrocarriles del Estado, Morandé 115 piso 6, Santiago, Región Metropolitana.
- Marcelo Castillo Sánchez, representante de las Municipalidades de Lo Espejo, Pedro Aguirre Cerda y El Bosque, Huérfanos N° 835, oficina 1203, Santiago, Región Metropolitana.
- Valentina Durán Medina, apoderada de interesados, Santa María N° 200, comuna de Providencia, Región Metropolitana,
- María Nora González Jaraquemada, apoderada de interesados, Santa María N° 200, comuna de Providencia, Región Metropolitana.

INUTILIZADO