

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

MAT.: 1. Solicita se tenga presente 2. Acompaña documentos.

ADJ.: Documentos que indica

Santiago, 26 de agosto de 2020

Sr.

Gonzalo Parot Hillmer

Fiscal Instructor

División de Sanción y Cumplimiento

Superintendencia del Medio Ambiente

Teatinos N° 280 piso 8, Santiago

Presente

JAVIER VERGARA FISHER en representación de Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante, “EFE”), ambos domiciliados para estos efectos en calle Badajoz N°45, Piso N°8, comuna de Las Condes, Región Metropolitana, en procedimiento sancionatorio Rol N° D-039-2016, de conformidad a lo establecido en el artículo 10 y 17 letra h) de la Ley N°19.880 que “*Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado*”, vengo en solicitar se tengan presente las circunstancias que a continuación se indican:

I. ANTECEDENTES

1. Proyecto Mejoramiento Integral de Infraestructura Ferroviaria Tramo Alameda Rancagua: Con fecha 5 de septiembre de 2012, EFE ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, “SEIA”) el Proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago – Rancagua” (en adelante, el “Proyecto” o “el Proyecto de Mejoramiento Integral”), cuya Declaración de Impacto Ambiental fue calificada favorablemente mediante Resolución Exenta N° 373, del 20 de

abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, la “RCA N° 373/2013”).

2. Objeto del Proyecto: Tal como su nombre lo indica, el principal objetivo del proyecto consistía en implementar un mejoramiento integral de los servicios ferroviarios de pasajeros entre Santiago y Rancagua, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados. En particular, se buscaba mejorar las condiciones de seguridad de la vía y aumentar la frecuencia de los trenes de pasajeros. Esencialmente, esto se tradujo en que, durante el año 2019, se movilizaron más de 20 millones de personas, consolidándose como una alternativa esencial de transporte público para los habitantes de las comunas de Estación Central, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, El Bosque y San Bernardo. En este sentido, la materialización y ejecución del Proyecto ha contribuido, además, a disminuir no solo los índices de contaminación, sino que también la congestión vehicular. Con ello, se ha facilitado el acceso a equipamiento de transporte, a centros y subcentros de proveedores de servicios a una enorme cantidad de personas, las cuales, previamente, solo podían acceder a ellos en forma limitada y precaria, transformándose el Servicio Rancagua Exprés en una mejora sustancial en la conectividad de miles de personas.

3. Procedimiento Sancionatorio Rol N° D-039-2016: En relación con las obras que han sido objeto de discusión de este proceso sancionatorio¹ (cierre de vía férrea y desnivelación de pasos peatonales y vehiculares contempladas dentro del Subproyecto Seguridad y Confinamiento), se hace presente lo siguiente:

- a) Estas obras fueron mencionadas y consideradas en el Anexo 7.3 de la DIA del Proyecto de Mejoramiento Integral, por lo tanto, en la evaluación ambiental de dicho proyecto fueron contempladas.
- b) Posteriormente, éstas fueron detalladas en el escrito en que se solicitan los rechazos a los recursos administrativos, los que se encuentran actualmente en tramitación, oportunidad en la cual se explicó y fundamentó porque no debían someterse al SEIA y que, en caso que se consideraran como modificaciones del proyecto Ferroviario, se fundamentó que no constituían un “cambio de

¹ Tal como se hizo presente en escrito de observaciones a la prueba presentado con fecha 10 de mayo de 2019.

consideración” del mismo, y que, por lo tanto, tampoco debía someterse al SEIA en razón de ello.

- c) Por su parte, importante es hacer presente que la Dirección Ejecutiva del SEA, al resolver respecto de dichas reclamaciones se pronunció en el sentido que, respecto de dichas obras, no existen antecedentes que justifiquen la existencia de los efectos, características o circunstancias que obligan a presentar un EIA, en particular, en lo que dice relación con la alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos, respecto de un posible o eventual aumento de sus tiempos de desplazamiento o de la posibilidad de restricción al acceso a servicios y equipamientos básicos (artículo 7 inc. 6° letras b) y c) del RSEIA, en relación con artículo 11 letra c) de la Ley 19.300)².
- d) Finalmente, mediante Oficio Ord. N°181105/2018 solicitado por esta SMA, la Dirección Ejecutiva del SEA precisó que *“todas las obras incluidas en los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto Rancagua Express, considerados en su 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 de Infraestructura Ferroviaria Tamo 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”*.

Así las cosas, para mí representada es evidente que dichas obras no debían someterse al SEIA en sí mismas ni como modificación del Proyecto, que no constituían un fraccionamiento ni una división del Proyecto, dado que fueron mencionadas y descritas adecuadamente en la

² Sobre el particular, la Resolución Exenta N°62/2017 de 18 de enero de 2017, de la Dirección Regional del Servicio de Evaluación Ambiental que resuelve el recurso de reclamación atinente al proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago-Rancagua” entre los considerandos 10.1, 10.2, y 10.3 se descarta que el proyecto objeto de evaluación produzca los efectos del artículo 11 letra a) y c) de la LBGMA, sosteniendo, a propósito del artículo 11 letra c) y en relación al subproyecto “Seguridad y Confinamiento” que *“no es posible concluir que estas nuevas obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento” impliquen un aumento de los impactos generados por la línea férrea, ni tampoco es posible concluir que ellas signifiquen una obstrucción a la libre circulación, a la conectividad o a un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento a las personas. Así, es posible afirmar que no se configura una alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres, a propósito de las obras del Subproyecto “Seguridad y Confinamiento” (Considerando N°10.2.9)”*.

evaluación del mismo y que se descartó respecto de ellas la existencia de efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la ley N° 19.300, como se señaló en su oportunidad.

II. ACERCA DE LAS MEJORAS QUE EFE PRETENDE DESARROLLAR EN LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA A LA LINEA SANTIAGO - NOS:

Pasados ya algunos años de operación del servicio de transporte público ferroviario, y demostrada la enorme necesidad de la cual EFE se hizo cargo bajo el concepto de infraestructura pública -en relación a los cientos de miles de personas que lo ocupan regularmente- la compañía ha debido enfrentar la necesidad dotar de mayor seguridad no solo a los usuarios de los servicios, sino que también a la operación ferroviaria propiamente tal.

De público conocimiento es que, durante el mes de octubre de 2019, ocurrió el denominado “estallido social” que significó la vulneración de una parte importante de la infraestructura pública, incluida la de EFE. Esto último, se tradujo en una serie de daños tanto a las estaciones como a las vías férreas, que se vieron expuestas al vandalismo, lo que afectó gravemente la continuidad en la operación, debiendo EFE triplicar los esfuerzos y recursos para poner en servicio nuevamente la infraestructura dañada.

En razón de lo anterior y en cumplimiento con este compromiso permanente de mejorar el estándar del servicio de transporte público, EFE contempla desarrollar mejoras en las obras del proyecto “*Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago Rancagua*”, contenido en la RCA N°373/2013, así como de las obras asociadas a las actividades del proyecto “*Seguridad y Confinamiento*”, que se mencionaron en el proceso de evaluación ambiental. Particularmente, respecto de estas últimas, se pretende efectuar un reemplazo de parte de dichas obras y la construcción de nuevas instalaciones que permitan aportar mayor seguridad tanto a los usuarios de los distintos servicios de pasajeros, como a la operación ferroviaria.

Atendido lo anterior, entre las obras que se contempla someter al SEIA se encuentran las siguientes:

1. Seguridad de Vías: El proyecto considerará modificaciones en materia de seguridad, mediante la incorporación de: i) un nuevo puesto de monitoreo de la línea; ii) el reforzamiento en el confinamiento de la faja de la vía y; iii) la implementación de cámaras conectadas al Centro de Control, capaces de detectar la presencia de personas en las vías.
2. Seguridad de estaciones: Se contemplan obras en las estaciones existentes, reforzando las condiciones de seguridad mediante la implementación de cámaras de seguridad conectadas a un Centro de Control, reforzando la iluminación en sus accesos, y habilitando el paso nocturno en las estaciones Lo Blanco; Freire, y Maestranza, todas ubicadas en la comuna de San Bernardo.
3. Pasos peatonales: Se considera el retiro de **14 Pasos Peatonales existentes (pasarelas)** y su reemplazo por pasos multipropósitos de conformidad al siguiente detalle:

Pasarelas existentes que se retirarán		
Nº	Pasarela	Comuna
1	Los Molles	Pedro Aguirre Cerda
2	Temístocles	Lo Espejo
3	Seis Sur	
4	Salvador Allende	
5	Adolfo López	
6	Eduardo Frei Montalva	
7	Lo Espejo	
8	Fach	
9	Lo Blanco	El Bosque
10	Loncomilla-México	San Bernardo
11	Santa Marta	
12	Esmeralda	
13	Enrique Madrid	
14	La Selva	

4. Pasos multipropósitos: Se contempla la construcción, en principio, de **25 nuevos pasos multipropósitos** de los cuales 14 corresponden al reemplazo de pasarelas existentes que serán retiradas y 9 son adicionales a las otras pasarelas que se retirarán, mejorando así la conectividad de los correspondientes sectores. Los pasos que serán construidos son los siguientes:

- Departamental Rautén
- Centro América Los Molles
- Temístocles Cuatro Sur
- Seis Sur Salvador Allende Sur
- Las Torres Adolfo López
- Eduardo Frei Montalva Lo Espejo
- Fach Lo Blanco
- Loncomilla-México Santa Marta
- Doce de Febrero Estación San Bernardo
- Covadonga Esmeralda
- Norte Maestranza Sur Maestranza
- Enrique Madrid La Selva
- Rinconada de Nos

Dichos pasos multipropósitos se suman a los existentes en los sectores: Ramona Parra, Cinco Pinos, y Salvador Allende.

Por su parte, hacemos presente que estos pasos multipropósitos, consisten en pasos bajo la línea férrea, que permiten el tránsito de peatones, ciclistas y personas con carros de arrastre (de ferias, venta de productos), pero no de vehículos, y que permiten una conectividad más expedita que las pasarelas peatonales en altura.

5. Paso vehicular: Se contempla la implementación de un Paso Vehicular Desnivelado (PVD), dando continuidad a la Calle Salvador Allende ubicada en la comuna de Pedro Aguirre Cerda, el cual tiene aparejado un paso peatonal. De esta manera, dicho Paso Vehicular se suma a los 22 PVD existentes.

Así, con las obras mencionadas anteriormente, desde el punto de vista peatonal se proyecta aumentar en un 39% los puntos de conexión entre ambos lados de la línea férrea, pasando de 38 a 53 puntos de conexión, disminuyendo en un 29% la distancia media entre dichos puntos, pasando de 575 m a 407 m. En dicho cálculo contempla la eliminación de 14 pasarelas, la existencia de 28 pasos multipropósitos (25 de los cuales se construirán con el proyecto), 19 pasos peatonales asociados a los PVD (1 de los cuales se construirá con el presente proyecto), la mantención de 3 pasarelas y la habilitación del paso nocturno en 3 estaciones, tal como se muestra en el Anexo 1 de esta presentación.

Por otra parte, desde el punto de vista vehicular, se proyecta aumentar en un 5% los puntos de conexión, pasando de 22 a 23 Pasos Vehiculares Desnivelados, lo que disminuirá en un 5% aproximadamente la distancia media entre los puntos de conexión, pasando de 959 m a 915 m, tal como se muestra en Anexo 2 de esta presentación.

En efecto, el paquete de obras complementarias, responderá no solo a la obligación legal que como Empresa del Estado tiene mi representada, sino que también abordará los problemas que se presentaron una vez ocurridos los hechos del pasado octubre de 2019, en donde la operación se vio gravemente afectada y, como consecuencia de ello, el perjuicio que sufrieron millones de usuarios al ver mermada sus posibilidades de transportarse de manera segura y confiable.

En este sentido, el sometimiento de estas nuevas obras complementarias al SEIA abordará, además, las preocupaciones que los Interesados han presentado a lo largo del presente procedimiento sancionatorio, referentes a la supuesta falta de puntos de conexión entre ambos lados de la línea férrea, el diseño de las pasarelas, y las medidas de seguridad del proyecto. Con todo, cabe hacer presente, que la implementación de estas medidas en ningún caso significa que mi representada no haya actuado conforme a derecho, dado que tal como ha quedado demostrado de la resolución de la dirección Ejecutiva del SEA que rechazó los reclamos respectivos, como de las alegaciones presentada por mi representada en su escrito de fecha 19 de junio de 2019, EFE, en todo momento ha cumplido con la legislación

vigente al tiempo de la construcción y ha adoptado las medidas necesarias para la seguridad de sus instalaciones y de los pasajeros.

Por tanto, en atención a lo expuesto solicitamos a vuestra autoridad, tener presente las intenciones de EFE, en cuanto a someter al SEIA un proyecto que, en lo particular, busca mejorar las condiciones de seguridad tanto de los usuarios del transporte público como de la vía entre Santiago y Rancagua.

OTROSI: ACOMPAÑA ANEXOS QUE INDICA: De conformidad a lo señalado en lo principal de este escrito, se acompañan a esta presentación los siguientes anexos:

Anexo N° 1: Tabla que da cuenta de la Conectividad Peatonal proyectada considerando instalaciones existentes, eliminadas y nuevas.

Anexo N° 2: Tabla que da cuenta de la Conectividad Vehicular proyectada, considerando instalaciones existentes, y nuevas.

**JAVIER VERGARA
FISHER**

Firmado digitalmente por
JAVIER VERGARA FISHER
Fecha: 2020.08.26
12:44:22 -04'00'

**Javier Vergara Fisher
pp. Empresa de Ferrocarriles del Estado**

Adj:

- Anexo 1: Tabla que da cuenta de la Conectividad Peatonal proyectada considerando instalaciones existentes, eliminadas y nuevas.
- Anexo 2: Tabla que da cuenta de la Conectividad Vehicular proyectada, considerando instalaciones existentes, y nuevas.

ANEXOS

ANEXO N° 1
Tabla Conectividad Peatonal

CONECTIVIDAD PEATONAL		PK	Distancia
Pasada Peatonal existente	Blanco - Arica	780	(m)
Pasada Peatonal existente	Iquique	1.380	600
Pasada Peatonal existente	Antofagasta	1.680	300
Pasada Peatonal existente	Camino a Melipilla	2.100	420
Pasada Peatonal existente	Autopista del Sol	2.800	700
Pasada Peatonal existente	Carlos Valdovinos	2.950	150
PMP construido por PRX	Ramona Parra	3.730	780
PPD construida por PRX	Ramona Parra	3.770	40
PMP proyectado	Departamental	4.180	410
Pasada Peatonal existente	Departamental	4.250	480
PMP proyectado	Rautén	4.450	200
PMP proyectado	Centro América	4.650	400
Pasada Peatonal por PRX	Bombero Ossandon	5.050	400
PPD construida por PRX	Pasaje 6 Huamalata	5.360	310
PMP proyectado	Los Molles	5.620	260
PPD construida por PRX	Los Molles	5.620	
Pasada Peatonal existente	Lo Ovalle	6.000	380
PMP proyectado	Temistocles	6.380	380
PPD construida por PRX	Temistocles	6.380	
PMP proyectado	Cuatro Sur	6.540	160
PMP proyectado	Seis Sur	6.650	110
PPD construida por PRX	Seis Sur	6.650	
PMP construido por PRX	Salvador Allende Norte	6.820	170
PMP proyectado	Salvador Allende Sur	7.100	280
PPD construido por PRX	Salvador Allende Sur	7.100	
Pasada Peatonal proyectada	Salvador Allende	7.200	100
PMP proyectado	Las Torres	7.500	300
PMP proyectado	Adolfo Lopez	7.640	140
PPD construida por PRX	Adolfo Lopez	7.640	
Pasada Peatonal por PRX	Eduardo Frei Montalva	7.950	310
PMP proyectado	Eduardo Frei Montalva	7.960	10
PPD construida por PRX	Eduardo Frei Montalva	7.960	
PMP proyectado	Lo Espejo	9.510	1.550
PPD construida por PRX	Lo Espejo	9.510	

CONECTIVIDAD PEATONAL		PK	Distancia
Pasada Peatonal por PRX	La Oveja	11.650	2.140
PMP proyectado	Fach	13.300	1.650
PPD construida por PRX	Fach	13.300	
Estación	Lo Blanco	13.580	280
PMP proyectado	Lo Blanco	13.660	80
PPD construida por PRX	Lo Blanco	13.660	
PMP proyectado	Loncomilla Mexico	14.250	590
PPD construida por PRX	Loncomilla Mexico	14.250	
PMP proyectado	Santa Marta	14.600	350
PPD construida por PRX	Santa Marta	14.600	
Pasada Peatonal existente	Gran Avenida	14.900	300
Estación	Freire	15.110	210
PMP proyectado	Doce de Febrero	15.300	190
Pasada Peatonal existente	Colón	15.630	330
Pasada Peatonal existente	O'Higgins	15.790	160
PMP proyectado	Estación San Bdo	15.820	30
PVD existente	Covadonga	16.120	300
PMP proyectado	Covadonga	16.140	20
PVD existente	San José	16.330	190
PMP proyectado	Esmeralda	16.480	150
PPD construida por PRX	Esmeralda	16.480	
PMP proyectado	Norte Maestranza	17.160	680
Estación	Maestranza	17.300	140
PMP proyectado	Sur Maestranza	17.400	100
PVD existente	Eucaliptus	17.830	430
PMP proyectado	Enrique Madrid	18.080	250
PPD construida por PRX	Enrique Madrid	18.080	
PMP proyectado	La Selva	18.730	650
PPD construida por PRX	La Selva	18.730	
PMP proyectado	Rinconada de Nos	19.140	410
PMP construida por PRX	Cinco Pinos	19.460	730
PPD construida por PRX	Frida Khalo	19.860	400
Pasada Peatonal por PRX	Regina Galvez	20.920	1.060
Promedio			407

	Existente	14
	Construido por PRX	24
	Se eliminan	14
	Propuesto	29
	Total	53

ANEXO N° 2
Tabla Conectividad Vehicular

CONECTIVIDAD VEHICULAR		PK	Distancia
PVD existente	Blanco - Arica	780	(m)
PVD existente	Iquique	1.380	600
PVD existente	Antofagasta	1.680	300
PVD existente	Camino a Melipilla	2.100	420
PVD existente	Autopista del Sol	2.800	700
PVD existente	Carlos Valdovinos	2.950	150
PVD existente	Departamental	4.250	1.300
PVD construido por PRX	Bombero Ossandon	5.050	800
PVD existente	Lo Ovalle	6.000	950
PVD a construir	Salvador Allende	7.200	1.200
PVD construido por PRX	Eduardo Frei Montalva	7.950	750
PVD existente	Américo Vespucio	8.590	640
PVD existente	Lo Espejo	9.550	960
PVD existente	Ruta 5	10.400	850
PVD construido por PRX	La Oveja	11.650	1.250
PVD construido por PRX	Lo Blanco	13.680	2.030
PVD existente	Gran Avenida	14.900	1.220
PVD existente	Colón	15.630	730
PVD existente	O'Higgins	15.790	160
PVD existente	San José	16.330	540
PVD existente	Eucaliptus	17.830	1.500
PVD construido por PRX	Las Palmas	18.920	1.090
PVD construido por PRX	Regina Galvez	20.920	2.000
Promedio			915

Conectividad Vehicular

	Existente	16
	Construido por PRX	6
	Propuesto	1
	Total	23