



**INCORPORA AL EXPEDIENTE INFORME DEL SERVICIO  
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL, LEVANTA SUSPENSIÓN  
DEL PROCEDIMIENTO Y PROVEE PRESENTACIONES  
QUE INDICA**

**RES. EX. N°13/ ROL D-039-2016**

**Santiago, 10 SEP 2018**

**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° 19.880, que Establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado; en la Ley N° 18.575; en la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente; en el Decreto con Fuerza de Ley N° 3, de 11 de septiembre de 2010, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que Fija la Planta de la Superintendencia del Medio Ambiente; en el Decreto N° 76, de 10 de octubre de 2014, del Ministerio del Medio Ambiente, que nombra Superintendente del Medio Ambiente; en la Resolución Exenta N° 424, de 12 de mayo de la Superintendencia del Medio Ambiente, que Fija Organización interna de la Superintendencia del Medio Ambiente 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 se dio inicio a la instrucción del presente procedimiento de acuerdo a lo señalado en el artículo 49 de la LO-SMA, formulando cargos a Empresa de los Ferrocarriles del Estado (en adelante, EFE). Los cargos formulados dicen relación con el fraccionamiento del proyecto "Rancagua Express" y con infracción, por superación de norma de ruidos, a la Res. Ex. N° 373/2013, que calificó favorablemente el proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago-Rancagua" (en adelante "Mejoramiento Integral").

2. Con fecha 25 de septiembre de 2017, se dictó la Res. Ex. N° 8, por medio de la cual se solicita pronunciamiento a la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, SEA), sobre pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante, SEIA), para otorgar antecedentes respecto al eventual ejercicio de la facultad comprendida en la letra k) del artículo 3° de la LO-SMA. Se determinó, asimismo, suspender el procedimiento administrativo sancionatorio, hasta que se recibiera el informe del SEA y se dictara una nueva Resolución que lo incorpore al expediente y reanude el procedimiento.

3. Producto de la Res. Ex. N° 8, se suspendió el procedimiento hasta la fecha que se dicta la presente resolución, sin perjuicio de lo cual se

realizaron presentaciones por parte de los interesados en el procedimiento, relativas a la procedencia de dictar medidas provisionales. En razón de la relevancia del informe del SEA, como documento que motiva el levantamiento de la suspensión del procedimiento, se abordará como primer aspecto el contenido de dicho informe, para luego proveer las presentaciones de las partes interesadas.

#### I. INFORME DEL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

4. El informe de elusión del SEA contenido en el Of. Ord. D.E. N° 181105/2018, de 02 de Agosto de 2018, ingresó a esta Superintendencia con fecha 14 de agosto de 2018. El informe busca determinar si, en caso que los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” del proyecto “Rancagua Express” de EFE, conformaren un solo proyecto, estaría éste obligado o no a ingresar al SEIA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 letra e) de la Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente (en adelante, LBGMA) y en el artículo 3° letra e) del D.S. N° 40 de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, Reglamento del SEIA.

5. En su segundo párrafo, el informe señala:  
*“...cumpro 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.**”*

6. Para llegar a esa conclusión, la Dirección Ejecutiva del SEA toma en cuenta un conjunto de antecedentes: la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, DIA) del proyecto “Mejoramiento Integral” y la Res. Ex. N° 373, de 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que califica favorablemente el proyecto (en adelante, RCA N° 373/2013); la Res. Ex. N° 1323, de 5 de octubre de 2015, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que resuelve una consulta de pertinencia respecto al proyecto; la Res. Ex. N° 1 del presente procedimiento sancionatorio, que formula cargos a EFE; la Res. Ex. N° 62, de 18 de enero de 2017, de la Dirección Ejecutiva del SEA, que resuelve recursos de reclamación presentados contra el proyecto “Mejoramiento Integral”, y; la Res. Ex. N° 8 del presente procedimiento de sanción, que solicita un pronunciamiento por parte del SEA.

7. El informe del SEA luego expone sobre la descripción del proyecto “Mejoramiento Integral”, explicando que antes de que entrara en vigencia el SEIA, se construyó la línea férrea que une Santiago con otras ciudades al sur, integrando servicios de transporte metropolitano, servicios de transporte interurbano y servicios de larga distancia. En este proyecto original, los servicios de transporte de pasajeros y de cargas utilizaban una misma infraestructura. Dado que la disposición de las vías impedía una mejora sustancial en los servicios de pasajeros ofertados, se propuso al SEA el proyecto “Mejoramiento Integral”.

8. El Considerando 3° de la RCA N° 373/2013 explica que el proyecto “Mejoramiento Integral” es un subproyecto de un Master Plan que se divide en tres subproyectos. El primero de ellos, “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. Siendo “Mejoramiento Integral”, consistente en la construcción y/o mejoramiento del haz de vías, construcción y adaptación de estaciones ferroviarias y talles de mantención, mejoramiento de sistema de energía, sistema de señalización y comunicaciones, el tercer subproyecto es “Renovación Flota Material Flotante”, que contempla renovar total o parcialmente la flota de material rodante que opera el tramo Santiago-Rancagua.

9. El proponente habría declarado, al ingresar el proyecto al SEIA, que la DIA presentada correspondía únicamente al segundo subproyecto, tipificado por el literal e) del artículo 3° del D.S. N° 95/2001 MINSEGPRES y como una modificación del actual servicio de transporte de pasajeros. Sin embargo, pese a lo declarado por el proponente, el SEA estima necesario recalcar que *“en su presentación, el Titular se refiere al ‘Subproyecto de Seguridad y Confinamiento’ ”*. Cita, para demostrar lo anterior, el Numeral 2.1 de la DIA y el Anexo 7.3 de la DIA –que contendría un “catastro detallado de 58 cruces peatonales” y propondría medidas específicas sobre los pasos peatonales existentes a lo largo de la línea–, determinando que la DIA propuso configurar un sistema de traspasos para el tramo Alameda–NOS y detallando obras de confinamiento.

10. En definitiva, de acuerdo a lo informado por la Dirección Ejecutiva del SEA, si bien el nombre del proyecto, lo indicado por el Considerando 3° y las aseveraciones del proponente en su DIA, parecen indicar que el proyecto corresponde únicamente a “Mejoramiento Integral”, en los hechos se habría incluido de igual manera el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” en la evaluación ambiental desarrollada para dictar la RCA N° 373/2013, *“por lo cual en este procedimiento de evaluación se consideraron los impactos asociados a obras de ambos subproyectos”*.

11. Luego, el Ord. 181105/2018 de la Dirección Ejecutiva del SEA analiza brevemente una consulta de pertinencia presentada por EFE, consistente en la construcción de la nueva Estación Cinco Pinos, la ampliación de capacidad de la Subestación Lo Espejo y el montaje de una red de distribución de media tensión.

12. Posteriormente, tras mencionar la formulación de cargos efectuada por esta Superintendencia, el SEA se refiere a la pertinencia de ingresar obligatoriamente los subproyectos “Mejoramiento Integral” y Seguridad y Confinamiento” al SEIA, para el evento que constituyan un solo proyecto. En opinión del SEA, el análisis de pertinencia se debe desarrollar como una modificación de proyecto, tras lo cual se llega a concluir que “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”, considerados en conjunto, sí debe ingresar al SEIA como una modificación de proyecto, conforme al artículo 2° letra g) del Reglamento del SEIA. No obstante, dado que el SEA estima que ambos proyectos ya fueron evaluados en el SEIA, *“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”*.



13. Desglosando el análisis de cada uno de los numerales del artículo 2° letra g) del Reglamento del SEIA, la Dirección Ejecutiva determina que:

- (i) “Seguridad y Confinamiento” no corresponde a ninguna de las tipologías del artículo 3° del Reglamento del SEIA, mientras que “Mejoramiento Integral” si corresponde al literal e) del artículo 3°. Considerados en conjunto, ambos proyectos sí deben ingresar al SEIA, pero de acuerdo al SEA, el titular *“ya ingresó al SEIA el proyecto... contemplando las mismas obras comprendidas en los subproyectos ‘Mejoramiento Integral’ y ‘Seguridad y Confinamiento’ del proyecto Rancagua Express, considerados en conjunto”*. En consecuencia, el supuesto de ingreso del literal g.1) ya se habría cumplido;
- (ii) Las partes, obras o acciones tendientes a intervenir o complementar el proyecto original nada agregan al razonamiento respecto al literal g.1);
- (iii) La RCA N° 373/2013 ya habría evaluado los impactos ambientales “Mejoramiento Integral”. Además, el SEA habría descartado la existencia de modificaciones de extensión, magnitud o duración de tales impactos, al pronunciarse sobre la consulta de pertinencia descrita en el Considerando 11° de la presente Resolución. Por otra parte, las obras de “Seguridad y Confinamiento” ya habrían sido informadas por el proponente y consideradas dentro de la evaluación del proyecto “Mejoramiento Integral”, por lo que los impactos asociados a esas obras también fueron considerados al dictarse la RCA N° 373/2013. Así, la Dirección Ejecutiva del SEA estima que, *“[e]n 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–, **fuieron ya ponderadas**”*;



- (iv) Finalmente, se determina que no existirían medidas de mitigación, reparación y compensación asociadas al proyecto, que pueden haber sido modificadas.

14. En conclusión, en base a los antecedentes expuestos, la Dirección Ejecutiva estima que la consideración conjunta de los subproyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento” no implica la obligación de ingreso al SEIA, pues si bien las obras, acciones o medidas de ambos significan un cambio de consideración respecto del transporte ferroviario existente, dicho cambio ya fue evaluado ambientalmente en su totalidad –incluyendo las obras, acciones y medidas de los proyectos “Mejoramiento Integral” y “Seguridad y Confinamiento”– en el procedimiento que dio origen a la RCA N° 373/2013. Se hace alusión, finalmente, a un procedimiento judicial asociado a la RCA N° 373/2013 que se encuentra terminado, así como a dos procedimientos pendientes ante el Segundo Tribunal Ambiental y un procedimiento pendiente ante la Corte Suprema, a fin de tener presente lo establecido en el artículo 54 de la Ley N° 19.880.

## II. PRESENTACIONES DE EFE Y DE LOS INTERESADOS EN RELACIÓN A SOLICITUDES DE MEDIDAS PROVISIONALES

15. Mediante Res. Ex. N° 10, de 21 de diciembre de 2017, dictada en el contexto del presente procedimiento sancionatorio, esta Superintendencia solicitó antecedentes a EFE relativos a: (i) el cierre definitivo de los pasos a nivel de la vía férrea; (ii) un catastro de las estructuras que sirven para el desplazamiento de las personas; (iii) un registro de reclamos asociados a dichas estructuras; (iv) los “Informes de novedades” de los últimos 4 meses; (v) aplicación del “Plan de Seguridad y Vigilancia” los últimos cuatro meses; (vi) aplicación del “Puesto de Vigilancia y Seguridad” en los últimos 4 meses; (vii) aplicación del “Plan Comunicacional con medidas de autocuidado” en los últimos 4 meses, y; (viii) presencia de guardias de seguridad en los pasos a nivel que aún se encontraban operando, en caso de existir los últimos 4 meses.

### a. Informe de EFE de 12 de enero de 2018

16. Ante este requerimiento, EFE presentó los antecedentes requeridos mediante un Informe con fecha 12 de enero de 2018. Dicho Informe considera dos secciones. En la primera sección, se efectúan breves consideraciones sobre el origen del requerimiento formulado a EFE, para luego, en la segunda sección, responder derechamente a lo solicitado.

17. En la primera sección de su Informe, EFE otorga consideraciones sobre los supuestos efectos en la conectividad y seguridad de las personas que alegan los interesados en el procedimiento en su escrito de 16 de octubre de 2017, alegando que de acuerdo al Informe de Conectividad “Subprograma Seguridad y Confinamiento”, las obras de este proyecto no aumentarían significativamente y de hecho, en algunos casos, disminuirían los tiempos de desplazamiento. De acuerdo al Informe de Conectividad, se estima que un 30% de la



demanda peatonal mejoraría sus condiciones de operación y seguridad al cruzar la línea férrea y que un 70% mantendría sus condiciones preexistentes.

18. Respecto a la imputación sobre una supuesta inseguridad asociada a las obras, se argumenta que el proyecto “Seguridad y Confinamiento” buscaría precisamente mejorar las condiciones de seguridad. En tal sentido, si por razones de desmanes o vandalismo las obras no cumplen su objetivo, ello no sería imputable a EFE, siendo que estas condiciones preexistían al proyecto.

19. Luego, el Informe argumenta sobre la procedencia de decretar medidas provisionales, señalando que no se habrían adjuntado antecedentes suficientes e idóneos que permitan acreditar la existencia de riesgo de daño a la salud de la población o al medio ambiente, ni tampoco su inminencia, como para justificar la adopción de una medida provisional. La RCA N° 373/2013 se encuentra en operación desde marzo de 2017, por lo que, de acuerdo a EFE, cualquier supuesto efecto en la conectividad y seguridad de las personas derivado del proyecto no podría ser considerado como inminente. También se hace presente que el proyecto ha sido sometido a conocimiento a los Tribunales Superiores de Justicia, que habrían desestimado recursos basados en argumentos muy similares a los esgrimidos por los interesados en el presente procedimiento.

20. Finalmente, el Informe cuestiona que se requirieran antecedentes sobre el estado de estructuras y las reparaciones efectuadas en las mismas, en atención a los cargos que se han imputado a EFE al inicio del procedimiento sancionatorio. En circunstancias que la formulación de cargos se habría realizado concretamente respecto a los impactos negativos a la comunidad a ambos lados de la vía férrea, el procedimiento debiera centrarse, de acuerdo a EFE, en el aumento significativo de tiempos de desplazamiento y el deterioro de las condiciones de seguridad para el cruce peatonal de la faja vía, no en otros aspectos distintos.

21. Concluidas estas consideraciones, el Informe acompaña los siguientes documentos: (i) Informe de “Cierre de Pasos a Nivel”, donde se da cuenta que, entre diciembre de 2016 y febrero de 2017, se habría cerrado un total de 31 pasos a nivel, incluyendo aquellos pasos habilitados a la fecha de la presentación de 24 de febrero. El informe anexa los “Formularios de Control de Pasos Suprimidos”, que confirmarían el estado de cierre de los pasos entre el 3 y 4 de enero de 2018, sin perjuicio que estos puedan haber sido abiertos por actos de vandalismo con posterioridad; (ii) Planilla “Catastro de estructuras”; (iii) Certificados de instalación de ascensores; (iv) Registro fotográfico fechado y georreferenciado de atravesos desnivelados ubicados en las comunas de Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, El Bosque y San Bernardo; (v) Copia del Registro de “Reclamos Generales de Tren Central” de septiembre a diciembre de 2017, ninguno de los cuales tendría relación con problemas de conectividad o el estado de los pasos peatonales, y Presentación “Registro de reclamos”, que da cuenta de un diagrama de flujos para la gestión de reclamos; (vi) Copias de “Informes de Novedades” de los últimos 4 meses; (vii) Informe de “Plan de Seguridad y Vigilancia”, y; (viii) Informe de “Plan Comunicacional”, para el periodo del cierre de los pasos a nivel, el periodo de marcha blanca y hasta la fecha. Se informa además que se habría contado con guardias de seguridad hasta el cierre de la totalidad de los pasos a nivel, lo que



habría concluido en febrero de 2017, por lo que a la fecha no se contaría con guardias de seguridad para dicho efecto.

22. Adicionalmente, mediante presentación de 23 de enero de 2018, EFE acompaña una carta, autorizada ante Notario Público, que designa como apoderado, conforme al artículo 22 de la Ley N° 19.880, a Javier Vergara Fisher.

**b. Presentación de interesados de 1° de febrero de 2018**

23. Luego, con fecha 1° de febrero de 2018, interesados en el procedimiento presentaron un escrito, efectuando observaciones al Informe de EFE de 12 de enero de 2018 y solicitando la adopción de medidas provisionales.

24. En primer término, revisando el Informe de EFE, los interesados objetan que existan disminuciones en los tiempos de desplazamiento en ciertos casos, señalando que en el caso de las pasarelas Salvador Allende y Pdte. Adolfo López, existiría un desplazamiento adicional de 142 y 151 metros, respectivamente, respecto a la situación del paso anterior, lo que no significaría una disminución del tiempo de desplazamiento. Se critica además la variable "distancia" utilizada por el Informe, indicando que no se contabilizaría el tiempo extra relativo a subir y bajar las pasarelas.

25. Sobre las condiciones de seguridad, argumentan que es responsabilidad de EFE el mantenimiento de los cierres de la vía, junto con las pasarelas, en condiciones que permitan un cruce seguro y que los peatones puedan ingresar sin mayor esfuerzo a las vías del tren. Se señala que a los pies de la pasarela Salvador Allende ha existido, prácticamente de manera constante, un forado que permite el libre tránsito de peatones de un lado a otro de la vía.

26. En lo relativo a los antecedentes suficientes e idóneos que no se habrían entregado, los interesados señalan que 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.

27. Sobre los recursos judiciales presentados contra la RCA N° 373/2013, los interesados señalan que no tendrían relación alguna con lo que se discute en el procedimiento sancionatorio, pues tendrían causas de pedir absolutamente distintas. Además, en ninguno de los casos ya resueltos habría existido un pronunciamiento de fondo sobre el tema.

28. En lo que respecta a la procedencia del requerimiento de información realizado por esta Superintendencia, se señala que el objeto del procedimiento es sancionar el fraccionamiento del proyecto Rancagua Express, al no incluir el subproyecto "Seguridad y Confinamiento", lo que impediría evaluar sus impactos ambientales y eventuales medidas de mitigación. En tal contexto, resultaría pertinente la solicitud de información,



en especial si se considera que 9 de las 18 pasarelas del tramo Santiago-Nos contarían con ascensores y que de los 12 ascensores instalados, 5 se encontrarían fuera de servicio, lo que profundizaría los efectos, riesgos e impactos del proyecto.

29. A continuación, la presentación 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 sugerencia de que existan descansos cada 9 metros sería una sugerencia constante del informe. Según señala la presentación, la información es importante, por cuanto la no inclusión del subproyecto en la evaluación ambiental generaría impactos no previstos, que no contarían con medidas de mitigación ni serían fiscalizables bajo algún instrumento de gestión ambiental. Asimismo, sería atingente a la medida provisional, pues demostraría las afectaciones a la salud de las personas con dificultades al moverse.

30. En segundo lugar, la presentación hace observaciones al “Registro Fotográfico de Ascensores y Luminarias en Pasarelas Tramo Alameda Nos” presentado por EFE. Según se expone, el compromiso de reparar ascensores dentro del mes de enero de 2018 ya se encontraría incumplido, habiéndose constatado los días 29 y 30 de enero que en los ascensores en la comuna de San Bernardo aún habrían existido ascensores fuera de servicio. Por otra parte, respecto al compromiso de reparar las luminarias en un plazo de 4 meses, se considera que el plazo es excesivo, pues sería un problema de fácil solución, siendo que la ausencia de iluminación generaría focos de delincuencia y aumentaría la ocurrencia de accidentes.

31. Luego, la presentación pasa a ponderar los antecedentes que, de acuerdo a la 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.

32. La presentación pasa a exponer a continuación sobre el estado de mantención de algunas pasarelas, resaltando el caso de la pasarela Salvador Allende, donde se realiza una crítica 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 agravaría al encontrarse frente al consultorio Joan Alsina. Se deja constancia en el escrito que EFE estaría omitiendo 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 la 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 contarían con un techo ni asientos.

33. La presentación concluye señalando que las consideraciones expuestas respecto a la salud y vida de quienes transitan 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.

34. Finalmente, se acompañan a la presentación dos anexos: (i) "Evaluación de pasarelas Proyecto Ferroviario Rancagua Express, tramo Lo Espejo y San Bernardo" de 5 de febrero de 2015, y; (ii) Carta Oficio enviada por Jorge Inostroza Sánchez, Presidente del Directorio de EFE a SENADIS, con fecha 4 de febrero de 2015.

#### **c. Presentación de EFE de 23 de marzo de 2018**

35. Con fecha 23 de marzo de 2018, EFE realiza una nueva presentación donde expresa consideraciones sobre la procedencia de dictar medidas provisionales y efectúa además otras consideraciones sobre la presentación realizada por los interesados el 1° de febrero del mismo año.

36. En relación a las medidas provisionales, la presentación insiste que no existiría ningún riesgo inminente a la salud de la población derivado de la implementación de las obras de "Seguridad y Confinamiento". Al respecto, se señala que resulta difícil para EFE 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 el Fiscal Instructor de la época rechazó la primera solicitud de medida provisional, 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.

37. Por otra parte, si se tratara del riesgo generado por el uso de pasos informales a nivel, EFE señala que las obras mejorarían el estándar de seguridad asociado al cruce de la faja vía, suprimiendo dichos pasos. Se señala que la implementación del subproyecto habría disminuido sustantivamente 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.

38. Por otra parte, EFE señala que no se han vinculado problemas de iluminación o diseño de las pasarelas con situaciones de riesgo. No se habrían 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 evaluado por las personas.

39. En lo que respecta a las otras consideraciones relacionadas a la presentación de los interesados efectuada el 1° de febrero de 2018, EFE aclara, en primer lugar, que nunca habría señalado que los tiempos de desplazamiento en general disminuirían. Según habría señalado en el Informe de Conectividad citado en sus anteriores presentaciones, el tiempo promedio de recorrido para los peatones aumentaría en 72 metros, sin perjuicio de lo cual las obras del subproyecto habrían disminuido los tiempos de desplazamiento en algunos casos. Las conclusiones del Informe de Conectividad, en tal sentido, serían plenamente válidas para acreditar que no habría un aumento significativo de los tiempos de desplazamiento. Se considera que el aumento de distancia que causan las pasarelas Salvador Allende y Pdte. Adolfo López, que se encontrarían a 142 y 151 metros del paso a nivel suprimido, respetivamente, no implicarían un tiempo sustantivamente mayor de desplazamiento. El análisis incluiría a todas las obras del subproyecto, incluyendo además el conjunto de pasarelas y pasos para acceder a la Feria Libre Salvador Allende.

40. Sobre la accesibilidad universal, el escrito señala que las obras fueron construidas los años 2014 y 2015, en que se habría cumplido con el estándar requerido por el Manual de Carreteras vigente en esa época. Sin perjuicio de ello, se estarían instalando ascensores en todas las pasarelas que no cuentan con rampas, exceptuando la pasarela Lo Blanco. Los pasos multipropósito, por otra parte, construidos entre 2016 y 2017, cumplirían con las modificaciones introducidas en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones a partir de lo dispuesto en la Ley N° 20.422, sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad.

41. Finalmente, EFE señala que lo alegado en el escrito de 1° de febrero de los interesados, sobre el estado de material de confinamiento y las pasarelas, no se relacionaría con los cargos. En específico, la presentación señala que es efectivo que las personas rompen material de confinamiento en la pasarela Salvador Allende, pero se señala que ello no sería imputable al proyecto. Sin embargo, se contaría con servicios de mantención y se habría reforzado el material de confinamiento, el que se encontraría reparado al momento de la presentación. Sobre la situación deficiente de las pasarelas, se señala que los interesados no habrían acompañado medios de prueba que acrediten sus dichos, añadiendo que la pasarela Enrique Madrid contaría con rampas a ambos lados y que las pasarelas Esmeralda y La Selva contarían con ascensores en funcionamiento en aquellos accesos sin rampas.



42. Se acompañan a la presentación los siguientes documentos: (i) Presentación “Estadística de Accidentes en Cruces Ferroviarios Alameda-Rancagua”; (ii) Control de Pasos Peatonales a Nivel Suprimidos, y; (iii) Registro fotográfico que da cuenta del ascensor operativo en acceso oriente de pasarela La Selva.

**d. Presentación de interesados de fecha 20 de junio de 2018**

43. Por último, los interesados realizan una nueva presentación el 20 de junio de 2018, que hace presente algunas consideraciones, solicita nuevamente medidas provisionales, solicita que se oficie lo que indica o en subsidio que se resuelva, y acompaña registros visuales y audiovisuales.

44. Como primera consideración relacionada con el escrito de EFE de fecha 23 de marzo de 2018, se indica que éste no se haría cargo del informe de SENADIS, pues no recogería los puntos concretos y sugerencias efectuadas en dicho informe. Por ejemplo, la pasarela Salvador Allende no cumpliría los estándares de accesibilidad universal y seguiría existiendo el forado en dicha zona. Una reciente visita en terreno daría cuenta de solo 9 de 18 cruces peatonales con ascensores, mientras que 5 de los 12 ascensores existentes se encontrarían fuera de servicio. La luminaria no sería suficiente. Los andenes de varias estaciones aún carecerían de un techo o asientos. En cuanto a la mantención de ascensores y luminaria, EFE no habría cumplido los objetivos y plazos que ella misma propuso.

45. Luego, el escrito de se refiere a la supuesta generación de riesgos inminentes a la salud derivados de la implementación de las obras del subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, argumentando que estos riesgos sí existirían. Por un lado, se refieren las emisiones de ruido y vibraciones, que 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.

46. En segundo lugar, se indica que las pasarelas presentarían errores de diseño notorios y fallas posteriores que EFE no habría solucionado hasta el día de hoy. El riesgo se materializaría en que las rampas de las pasarelas no poseerían 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 otorgarían facilidades de acceso a personas con movilidad reducida.

47. 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.

48. 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 SEIA.

49. A continuación, los interesados en su escrito solicitan oficiar con urgencia al SEA para que informe sobre la pertinencia de ingreso al SEIA requerido mediante Res. Ex. N° 8 de 25 de septiembre de 2017. Basan esta solicitud en la obligación de celeridad que pesaría sobre la SMA.

50. Finalmente, la presentación acompaña los siguientes documentos: (i) Registro fotográfico que daría cuenta de los ascensores sin funcionamiento en las pasarelas Esmeralda, Salvador Allende y La Selva, de los problemas en el acceso peatonal de la Estación Maestranza y de las condiciones del paso bajo nivel de la Estación Lo Espejo; (ii) Registro audiovisual respecto al paso multipropósito Salvador Allende, y ascensor de la Pasarela Esmeralda y Subestación Lo Espejo, en que se evidencia el mal estado de la construcción, fallas de diseño y condiciones deficientes de salubridad.

51. Mediante Memorandum D.S.C. N° 380/2018, de 7 de septiembre de 2018, se designó a quien suscribe como Fiscal Instructor titular de este procedimiento y a Ariel Espinoza Galdames como Fiscal Instructor Suplente.

#### **RESUELVO:**

**I. INCORPORAR AL EXPEDIENTE SANCIONATORIO** el informe remitido por la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental mediante el Ord. D.E. N° 181105/2018, de 02 de Agosto de 2018.

**II. LEVANTAR LA SUSPENSIÓN DECRETADA EN EL RESUELVO V DE LA RESOLUCIÓN EXENTA N° 8 / ROL D-039-2016**, reanudando los plazos del presente procedimiento administrativo sancionatorio.

**III. TENER PRESENTES** los escritos presentados por Empresa de Ferrocarriles del Estado de fechas 12 de enero de 2018 y 23 de marzo de 2018, así como los escritos presentados por partes interesadas de fechas 1° de febrero de 2018 y 20 de junio de 2018.

**IV. TENER POR ACOMPAÑADOS** los documentos adjuntos a los escritos presentados por Empresa de Ferrocarriles del Estado de fechas 12 de enero de 2018 y 23 de marzo de 2018, enumerados en los considerandos 21° y 42° de la presente resolución, respectivamente, así como los documentos adjuntos a los escritos presentados por partes interesadas de fechas 1° de febrero de 2018 y 20 de junio de 2018, individualizados en los considerandos 34° y 50° de la presente resolución, respectivamente.



V. **TENER POR PRESENTADO** el documento privado autorizado ante Notario Público señalado en el considerando 22° y **TENER PRESENTE LA CALIDAD DE APODERADO** concedida a Javier Vergara Fisher, en representación de Empresa de Ferrocarriles del Estado.

VI. **ESTÉSE A LO QUE SE RESOLVERÁ**, en relación a la solicitud de medidas provisionales.

VII. **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.

**C.C.:**

- División de Sanción y Cumplimiento, Superintendencia del Medio Ambiente.

Handwritten text, possibly a signature or stamp, located in the lower-left quadrant of the page.