

ANT: Resolución Exenta 202413001330, de 16 de agosto de 2024, que califica favorablemente el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos”

MAT: Recurso de Reclamación Administrativa del artículo 30 bis de la ley 19.300, contra Resolución de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago

1° OTROSÍ: Forma de notificación

2° OTROSÍ: Acompaña documentos que indica

3° OTROSÍ: Acredita personería

4° OTROSÍ: Asume Patrocinio Señor

Juan Cristobal Moscoso Farías
Director Ejecutivo (s)
Servicio de Evaluación Ambiental
Presente

Sr. Director (s)

María Nora González Jaquaremeda, chilena, abogada, cédula de identidad número 7.563.727-6 domiciliada para estos efectos en Santa María N°0200, comuna de Providencia, Santiago, sede del Departamento de Enseñanza Clínica del Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, obrando en representación, según se acreditará, de doña **Pamela Isabel Pineda**

Figueroa, chilena, cédula de identidad número 13.093.328-9, domiciliada para estos efectos en Avenida Salvador Allende Gossens 1858, comuna de Pedro Aguirre Cerda, Santiago, observante N°8; doña **Catalina Bustamante Pineda**, chilena, cédula de identidad número 20.062.928-0, domiciliada para estos efectos en Avenida Salvador Allende Gossens 1858, comuna de Pedro Aguirre Cerda, Santiago, observante N°8; don **Eduardo Bustamante Bustamante**, chileno, cédula de identidad número 11.948.633-5, domiciliado para estos efectos en Avenida Salvador Allende Gossens 1858, comuna de Pedro Aguirre Cerda, Santiago, observante N°8; don **Matías Ignacio Luis Contreras González**, chileno, cédula de identidad número 18.330.508-5, domiciliado para estos efectos en Pedro Lira 3581, comuna de Pedro Aguirre Cerda, Santiago, observante N°8; doña **Catalina del Rosario Huerta Bau**, chilena, cédula de identidad número 9.617.257-5, domiciliada para estos efectos en Av. Ferrocarril 7485, comuna de Lo Espejo, Santiago, observante N° 38; doña **Lidia Patricia Vera Barrera**, chilena, cédula nacional de identidad número 9.217.619-3, domiciliada para estos efectos en calle Isabel Riquelme 7115, población Clara Estrella, comuna de Lo Espejo, Santiago, observante N°58; doña **Zaydeé Carolina Abdala Moll** chilena, cédula nacional de identidad 10.081.828-0, domiciliada para estos efectos en calle Machalí 02560, población Clara Estrella, comuna de Lo Espejo, Santiago, observante N°75; doña **Elíizabeth Henríquez Leiva** chilena, cédula nacional de identidad 7.694.292-7, domiciliada para estos efectos en Avenida Central 8321, comuna de Lo Espejo, Santiago, observante N°85; y doña **Marcela Candia Cerón**, chilena, cédula nacional de identidad 11.887.753-5, domiciliada en Pasaje Zacatecas 8298, comuna de Lo Espejo, Santiago, observante N°112; interpongo Recurso de Reclamación del artículo 30 bis de la ley 19.300, en contra de la **Resolución Exenta N° 202413001330/2024** de 16 de agosto de 2024, de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago, por medio de la cual se calificó favorablemente el Proyecto "**MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES MEDIOAMBIENTALES Y DE SEGURIDAD EN**

TRAMO SANTIAGO - NOS", (en adelante “el Proyecto” o “Mejoramiento de las Condiciones”) solicitando que se la revoque y se disponga que la reclamada debe incorporar en los informes y en la RCA la debida consideración de las observaciones ciudadanas formuladas, todo ello, conforme a los antecedentes de hecho y de derecho que se exponen a continuación.

En la presente reclamación abordaré los siguientes aspectos relevantes:

ÍNDICE DEL RECURSO DE RECLAMACIÓN.

- 1. DE LA RESOLUCIÓN IMPUGNADA**
- 2. ADMISIBILIDAD DE LA RECLAMACIÓN**
- 3. ANTECEDENTES DEL PROYECTO**
- 4. DE LA TRAMITACIÓN DEL PROYECTO**
- 5. FUNDAMENTOS DE LA RECLAMACIÓN**
 - 5.1. ¿QUÉ SIGNIFICA CONSIDERAR DEBIDAMENTE LAS OBSERVACIONES?**
 - 5.2. SISTEMATIZACIÓN DE LAS OBSERVACIONES CIUDADANAS QUE NO FUERON DEBIDAMENTE CONSIDERADAS.**
 - 5.2.1. Ingreso del proyecto por Estudio de Impacto Ambiental**
 - 5.2.2. Intervención del Memorial Víctor Jara**
 - 5.2.3. Cuestionamiento en la metodología de medición de ruidos**
 - 5.2.4. Medidas de seguridad insuficientes**
 - 5.2.5. Compromisos de mantenimiento y seguimiento**
 - 5.3. ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS INVOCADOS EN NUESTRAS OBSERVACIONES Y DE LAS CONSECUENCIAS DE SU FALTA DE DEBIDA CONSIDERACIÓN**
 - 5.4. EXIGENCIAS DEL ACCESO A LA JUSTICIA AMBIENTAL**

1. DE LA RESOLUCIÓN IMPUGNADA

Con fecha 16 de agosto del año 2024, se dictó por parte de la Comisión de Evaluación Regional de la Región Metropolitana de Santiago la Resolución Exenta N°202413001330, (en adelante, “RCA”), que aprobó el proyecto **“MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES MEDIOAMBIENTALES Y DE SEGURIDAD EN TRAMO SANTIAGO - NOS”**, cuyo titular es la Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante, “EFE”, “el titular” o “la empresa”).

Dicha resolución fue notificada por aviso publicado en el Diario Oficial N° 43.949 el día 12 de Septiembre de 2024, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 91 inciso final del Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobado por D.S. N°40 de 2013 del Ministerio del Medio Ambiente (en adelante, “Reglamento del SEIA”), que dispone: *"cuando la resolución deba comunicarse a un gran número de personas, y ello dificulte considerablemente la práctica de la diligencia, se podrá publicar un aviso en el Diario Oficial y en un diario o periódico de la capital de la región o de circulación nacional, según corresponda"*.

La presente reclamación se basa en el agravio que la citada resolución produce a mis representados, en razón de que se formularon un serie de observaciones ciudadanas que no fueron debidamente consideradas, según lo exige el **artículo 30 bis de la Ley 19.300**, y constituye un vicio de legalidad que atenta contra el acceso a la Justicia y la participación ciudadana en materia ambiental, según se analiza en esta reclamación y se acreditará durante el proceso reclamatorio.

2. ADMISIBILIDAD DE LA RECLAMACIÓN

- **Autoridad reclamada.**

La autoridad reclamada es la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, que resolvió calificar favorablemente el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos” del titular Empresa de los Ferrocarriles del Estado, a través de la Resolución Exenta N°202413001330, de fecha 16 de agosto de 2024.

- **Competencia.**

Conforme señala el artículo 30 bis inciso 5 de la Ley N°19.300, el Señor Director Ejecutivo (s) es competente para conocer y resolver la presente reclamación :

En efecto dispone la norma precitada que *“Cualquier persona, natural o jurídica, cuyas observaciones no hubieren sido debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución de calificación ambiental establecida en el artículo 24, podrá presentar recurso de reclamación de conformidad a lo señalado en el artículo 20, el que no suspenderá los efectos de la resolución”*.

De acuerdo al inciso primero del artículo 20 de la citada ley, la autoridad competente para conocer del recurso de reclamación por falta de debida consideración ciudadana en el caso de una Declaración de Impacto Ambiental es el Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental. En virtud de la normativa citada, resulta necesario concluir que esta autoridad es la legalmente llamada a conocer del presente caso.

- **Plazo.**

El plazo de interposición del recurso de reclamación por falta de debida consideración de las observaciones ciudadanas se encuentra establecido en el mismo artículo 20 inciso primero de la Ley N°19.300 que señala que:

“Estos recursos deberán ser interpuestos por el responsable del respectivo proyecto, dentro del plazo de treinta días contados desde la notificación de la resolución recurrida”.

Como se señaló en la primera parte de este escrito, la notificación de la resolución impugnada se realizó por aviso publicado en el Diario Oficial el día 12 de septiembre de 2024. En vista de lo señalado, es correcto concluir que la presente reclamación se ha interpuesto dentro del plazo legal establecido en el artículo 20 inciso primero de la Ley N°19.300.

3. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El proyecto **"Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en tramo Santiago - Nos"** es un **subproyecto** del **"Master Plan"** de la **Empresa de los Ferrocarriles del Estado** cuyo origen data de los años 2013-2014, integrado por tres subproyectos: a) Subproyecto Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria; b) Subproyecto Renovación de Flota de Material Rodante; y c) Subproyecto Seguridad y Confinamiento. La finalidad del tercer subproyecto objeto de la presente reclamación, es potenciar el sistema de transporte ferroviario y consiste -según se señala en la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante, “DIA”)-, en: *"mejorar la conectividad para los peatones y reforzar la seguridad de las instalaciones ferroviarias para garantizar la operación continua del servicio de pasajeros en el tramo Santiago-Nos, sin interrumpir el paso del tren."*

Este subproyecto ingresó a evaluación en el marco de un requerimiento realizado por la SMA en el proceso administrativo sancionatorio **Rol D-039-2016**, en el cual el Titular, a través de la Resolución Exenta N° 894, de 21 de abril de 2021 de la SMA, fue sancionado con una multa de cuatrocientas cuarenta y

cinco unidades tributarias anuales por el hecho infraccional consistente en la superación del nivel de presión sonora, calculado de acuerdo a lo establecido en el D.S. N° 38/2011; y una multa de mil setenta y un unidades tributarias anuales por la infracción consistente en fraccionar el proyecto “Rancagua Express”, al someter a evaluación ambiental solamente el subproyecto “Mejoramiento Integral”, sin haber sometido a evaluación ambiental el subproyecto “Seguridad y Confinamiento”, eludiendo así el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. En el resuelto segundo de la citada resolución sancionatoria, la SMA requirió a EFE el reingreso del proyecto “Seguridad y Confinamiento” al SEIA para su evaluación ambiental.

Por lo tanto, fue en cumplimiento de este requerimiento de la Superintendencia que el Titular, luego de haberse desistido en dos ocasiones de proyectos del mismo tipo y finalidad, ingresó a evaluación ambiental el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos”.

En la actualidad dicha resolución sancionatoria se encuentra reclamada ante el Ilustre Segundo Tribunal Ambiental (en adelante, “2TA) en la causa **R-346-2022** estando, a la fecha de presentación de este escrito, pendiente de sentencia.

Esta DIA fue presentada a evaluación como una modificación del Proyecto original **“Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua”**, el cual fue calificado favorablemente por la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental a través de la Resolución de Calificación Ambiental N° 373/2013, de fecha 5 de septiembre de 2012, que fue impugnada en su oportunidad tanto en sede administrativa como judicial. Actualmente, el 2TA se encuentra conociendo de dos recursos de reclamación judicial del artículo 17 N°6 de la Ley 20.600 por falta de debida consideración de

las observaciones ciudadanas en la causa Rol R-444-2024 (que acumula Rol R-445-2024).

En efecto, en el proyecto originalmente evaluado (“Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua”) , el Titular ya se había referido al proyecto objeto del presente recurso administrativo como “Subproyecto de Seguridad y Confinamiento”, señalando que el mismo consistiría en: “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 entre ambos costados de la faja vía”.

De acuerdo al Capítulo 1 de la DIA, este subproyecto contempla los siguientes alcances:

“* Mejoras en la conectividad para peatones: Para resolver los problemas de conectividad que actualmente sufre la comunidad vecina a la faja vía, como también de los transeúntes que hacen uso de los pasos a desnivel existentes en el tramo Santiago-Nos, se contempla el reemplazo de 14 pasos peatonales tipo pasarela (PPD) por pasos peatonales soterrados o pasos multipropósito (PMP), la construcción de 2 PMP nuevos, y el mejoramiento de estructuras existentes, a saber, 3 PMP, 3 PPD, 4 pasos vehiculares inferiores (PVI) y 9 Estaciones.

**** Mejoramiento urbano y paisajístico:*** Se realizarán obras de mejoramiento en estructuras existentes del tramo Santiago-Nos (3 PMP, 3 PPD y 9 Estaciones) que consisten en restituir la estructura a su estado inicial de proyecto, esto implicaría reposición de la vegetación de paisajismo por una de bajo consumo, remoción de rayados o grafitis, reposición de las luminarias dañadas o afectadas por vandalismo. En 4 de los PVI del tramo Santiago-Nos, se realizará la reposición de la vegetación de paisajismo por una de bajo consumo

e instalación de luminarias bajo la estructura que soporta las vías EFE.

** **Confinamiento y seguridad:** Con el objetivo de dar continuidad al confinamiento de la vía férrea entre las estaciones de Alameda a Nos, se proyecta el cierre perimetral en la cola de maniobras Nos, puentes, estaciones, y en los sectores que presentan afectaciones en plena vía. Adicionalmente, a fin de disuadir el acceso de personas a la faja vía y mitigar el vandalismo a la infraestructura crítica de EFE, se implementará un circuito cerrado de televisión (CCTV) con puntos de monitoreo con cámaras fijas. El sistema de monitoreo a implementar será visualizado desde el edificio de tráfico, en el puesto de operador del PVS (Puesto de Vigilancia de Seguridad).*

Adicionalmente, se contempla un mejoramiento comunitario en el acceso del Pasaje Grohnert, ubicado en la comuna de Pedro Aguirre Cerda, y en el Monumento Histórico (MH) Víctor Jara, ubicado en la Población Santa Olga en la comuna de Lo Espejo, con el objetivo de restituir los espacios urbanos que fueron deteriorados producto de los distintos proyectos de infraestructura con los que estos lugares conviven.

La construcción de las obras se realizará a lo largo de 43 meses, considerando un cronograma de ejecución desfasado dividido en 4 partes que se llevarán a cabo en comunas de la Región Metropolitana (RM).”

El Proyecto afectará las comunas de Estación Central, Pedro Aguirre Cerda, Lo Espejo, El Bosque, Santiago y San Bernardo, de la Región Metropolitana.

A continuación se expondrá el plano del proyecto en cuestión, contenido en la DIA presentada a evaluación y que origina la presente reclamación:

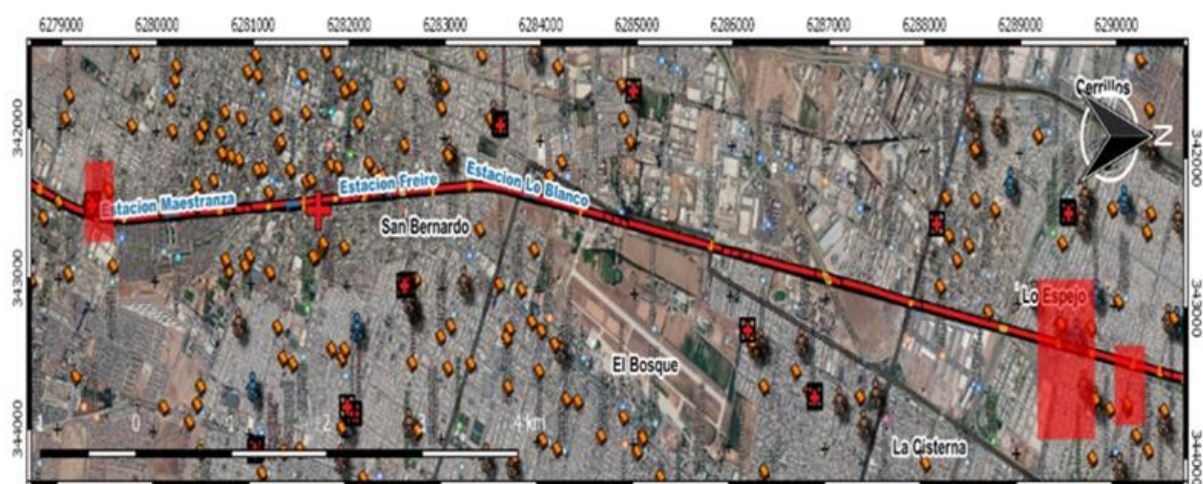


Figura 1: Plano Mega Proyecto “Rancagua Xpress”¹



Figura 2: Leyenda de plano.²

¹ DIA del proyecto Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos de fecha 30 de noviembre de 2021.

² DIA del proyecto Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos de fecha 30 de noviembre de 2021.

4. DE LA TRAMITACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto "**Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en tramo Santiago-Nos**" ingresó el día 30 de Noviembre del año 2021 al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, mediante Declaración de Impacto Ambiental, la cual fue declarada admisible el 3 de diciembre del mismo año.

Los días 4 y 24 de marzo del año 2022, se solicitó participación ciudadana, conforme al artículo 30 bis de la Ley 19.300, por los vecinos de las comunas afectadas en calidad de personas naturales, acorde al inciso 1º de la norma ya mencionada. Mediante Resolución Exenta N° 202213101226, del día 11 de abril del mismo año, la Dirección Regional de la Región Metropolitana del SEA decretó la apertura de un periodo de Participación Ciudadana, el cual se extendió desde el 25 de abril del 2022 hasta el 20 de mayo del 2022. En total **se presentaron 139 observaciones ciudadanas formuladas por 504 personas naturales.**

Con fecha 5 de diciembre de 2022, la Dirección Regional del SEA evacuó el primer Informe Consolidado de Aclaración, Rectificación y/o Ampliaciones a la DIA (en adelante, "ICSARA"), el cual precisó revisiones sobre la descripción del proyecto en sí (partes, obras y acciones, residuos sólidos y líquidos, vialidad, planes de contingencia y emergencia), normativa de carácter ambiental aplicable, establecimiento del inicio de ejecución de proyecto, antecedentes que justifiquen la inexistencia de aquellos efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley, y áreas de influencia (recurso hídrico y componente arqueológico).

El Titular ingresó su respuesta, a través, del Adenda N° 1 con fecha 26 de octubre de 2023.

Posteriormente y un año después del primer ICSARA, se evacuó el ICSARA N° 2, el día 5 de diciembre de 2023, que añadió observaciones en cuanto a ruido (respecto del cumplimiento del D.S. No 38 de 2011 del MMA) y vibraciones, al cual finalmente se dio respuesta con Adenda N° 2, con fecha 1 de julio de 2024.

El 26 de julio de 2024, la Dirección Regional emitió el Informe Consolidado de Evaluación (en adelante, "ICE") del Proyecto. El ICE concluyó que el proyecto se ajusta a la normativa ambiental aplicable, cumple con los requisitos establecidos en los permisos ambientales sectoriales, y no presenta las características o circunstancias contempladas en el artículo 11 de la Ley N°19.300 que justificaron el ingreso a evaluación a través de un Estudio de Impacto Ambiental. Asimismo, se deja constancia que, según la entidad evaluadora, el Titular había subsanado las deficiencias señaladas en los ICSARA, por lo que recomendó la aprobación íntegra de la RCA.

Finalmente, con fecha 16 de agosto del año 2024, se dictó por parte de la Comisión de Evaluación Regional de la Región Metropolitana de Santiago la Resolución Exenta N° 202413001330, que aprobó el proyecto **“Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos”**.

5. FUNDAMENTOS DE LA RECLAMACIÓN

Para fundamentar la presente reclamación, se procederá a construir el estándar que define la debida consideración de las observaciones ciudadanas por parte del SEA. En este marco, se detallarán las observaciones que no fueron correctamente valoradas por la autoridad, así como el impacto que dicha omisión ha tenido. Asimismo, se expondrá el reproche respecto a la presentación de una DIA en lugar de un EIA por parte del titular del proyecto, y se van a explicitar las consecuencias del fraccionamiento del proyecto por parte del titular,

considerando los efectos adversos en la población afectada y la falta de respuestas por parte de la institucionalidad ambiental.

¿Qué implica considerar debidamente las observaciones?

En el último tiempo se ha comenzado a generar un estándar de exigencia superior en lo relativo al entendimiento de lo que implica considerar debidamente las observaciones ciudadanas. Para justificar dicha situación, en primer lugar, se analizará el panorama internacional por medio de los tratados y convenios suscritos por el país; en segundo lugar se revisará la legislación nacional; en tercer lugar, se hará un barrido jurisprudencial, con el objetivo de seleccionar los fallos más relevantes en materia de participación ciudadana; y para finalizar, se revisará el Instructivo N°130.528, de 1 de abril de 2013 del SEA, que Imparte instrucciones sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Desde finales del siglo veinte, se ha generado el consenso internacional que reconoce la protección del medio ambiente como una tarea que requiere, de manera indispensable, la participación activa de la ciudadanía. El ejemplo paradigmático de esta tendencia se encuentra en el Principio 10 de la Declaración de Río de 1992, que establece que la forma óptima de enfrentar los problemas ambientales es a través de la inclusión de la participación ciudadana.³

El Acuerdo de Escazú representa un avance significativo en la consolidación de este principio, al configurar un marco normativo vinculante para los países de la región, materializando de esta forma lo dispuesto en el Principio

³ Principio número 10 de la Declaración de Río de 1992: El mejor modo de tratar las cuestiones ambientales es con la participación de todos los ciudadanos interesados, en el nivel que corresponda. En el plano nacional, toda persona deberá tener acceso adecuado a la información sobre el medio ambiente de que dispongan las autoridades públicas, incluida la información sobre los materiales y las actividades que ofrecen peligro en sus comunidades, así como la oportunidad de participar en los procesos de adopción de decisiones. Los Estados deberán facilitar y fomentar la sensibilización y la participación del público poniendo la información a disposición de todos. Deberá proporcionarse acceso efectivo a los procedimientos judiciales y administrativos, entre éstos el resarcimiento de daños y los recursos pertinentes.

10 de la mencionada Declaración de Río. Chile formalizó su ingreso como Estado Parte del Acuerdo de Escazú el 11 de septiembre de 2022. Con el propósito de cumplir con las obligaciones derivadas del tratado, el Ministerio del Medio Ambiente desarrolló un plan estratégico estructurado en torno a cinco ejes fundamentales: el acceso a la información ambiental, la participación en la toma de decisiones ambientales, el acceso a la justicia ambiental, la protección de defensores y defensoras de los derechos humanos en asuntos ambientales, y el fortalecimiento de capacidades y cooperación.

Estas líneas estratégicas coinciden con los pilares esenciales del Acuerdo de Escazú,⁴ lo que refleja el compromiso del Estado chileno con la implementación efectiva de los estándares internacionales en materia de participación ciudadana en asuntos ambientales.

De ello se desprende que los esfuerzos internacionales están enfocados en asegurar la implementación integral de los derechos de acceso a la información con estándares internacionales y de DDHH, la participación pública en la toma de decisiones que le afecten a los ciudadanos, con efecto vinculante para las autoridades y el acceso a la justicia ambiental como un derecho humano esencial de equidad y vigencia de las garantías fundamentales de las personas, en la dimensión ambiental. En ese sentido, es de suma relevancia la incorporación de la opinión y perspectiva de los ciudadanos en el proceso de evaluación ambiental, ya que constituye un pilar fundamental dentro del marco institucional diseñado para garantizar la protección del medio ambiente, asegurar una real democracia

⁴ Artículo 1 del Acuerdo de Escazú: El objetivo del presente Acuerdo es garantizar la implementación plena y efectiva en América Latina y el Caribe de los derechos de acceso a la información ambiental, participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales y acceso a la justicia en asuntos ambientales, así como la creación y el fortalecimiento de las capacidades y la cooperación, contribuyendo a la protección del derecho de cada persona, de las generaciones presentes y futuras, a vivir en un medio ambiente sano y al desarrollo sostenible.

ambiental y las condiciones básicas para el acceso equitativo y con asesoría especializada a la Justicia Ambiental.

En el ámbito nacional, cabe destacar que la ley N°19.300 desde un comienzo integró a la participación ciudadana como un eje esencial en la institucionalidad ambiental.⁵ Un claro ejemplo de ello es que destinó el párrafo tercero del capítulo II a la regulación de la participación ciudadana en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, consagrando diversos derechos de la comunidad, y una serie de obligaciones por parte de la autoridad administrativa en gestionar la participación de la ciudadanía de forma activa en los procedimientos de evaluación ambiental.

Este énfasis fue nuevamente subrayado con la promulgación de la Ley N° 20.417, la cual reafirmó la relevancia de la participación ciudadana en la institucionalidad ambiental,⁶ buscando, entre otros objetivos, ampliar el alcance de la participación ciudadana dentro del proceso de evaluación de impacto ambiental, extendiéndose a la tramitación de las DIA en casos como el que nos ocupa. Además, la nueva normativa dispuso que las observaciones formuladas por la ciudadanía pasen a formar parte integral del proceso de calificación ambiental.

Así, la participación ciudadana no se limita únicamente a proporcionar información al ciudadano; sino que también, persigue el establecimiento de medidas efectivas de parte de los estados que se orienten a crear herramientas que permitan a cada individuo asumir un rol activo en la protección del medio ambiente. De esta manera, se fomenta que los ciudadanos participen en la

⁵ Mensaje presidencial de la ley 19.300. 1992. Este principio es de vital importancia en el tema ambiental, puesto que, para lograr una adecuada protección del medio ambiente, se requiere de la concurrencia de todos los afectados en la problemática.

⁶ Mensaje de la ley 20.417. 2008. Un sistema de participación ciudadana transparente, informado y público puede contribuir a una mejor calidad de las decisiones, pero también a una adecuada gobernabilidad ambiental

supervisión y control de los proyectos que puedan impactar el entorno, todo en pos de un interés superior: la preservación y cuidado del medio ambiente.

Siguiendo la línea argumentativa, el robustecimiento del derecho sustantivo en materia de participación ciudadana resultaría fútil sin el correspondiente esfuerzo en materia adjetiva procesal. Así las cosas, brindar a la ciudadanía las herramientas necesarias para hacer valer sus pretensiones y derechos en el proceso de evaluación ambiental resulta esencial.⁷ La conjugación del derecho sustantivo y adjetivo en materia de participación implica la satisfacción de los estándares internacionales de acceso a la justicia ambiental. Así lo ha resuelto el Segundo Tribunal Ambiental en la causa Rol: R-125-2016.⁸

Para finalizar, la jurisprudencia de los Tribunales Ambientales y de la Corte Suprema es nutrida en relación a la relevancia de la participación ciudadana en los proyectos de inversión que se deben someter a evaluación ambiental.

Un ejemplo paradigmático es la sentencia R-35-2014 del Segundo Tribunal Ambiental, en donde se acogieron las reclamaciones contra la RCA N°373/2013 del proyecto madre de EFE del que ahora reclamamos, que aborda la participación comunitaria en los procesos de evaluación de impacto ambiental de proyectos y actividades. El fallo se fundamenta en dos aspectos claves: primero, establece el marco general de la participación ciudadana en el ordenamiento

⁷ El acceso a la Justicia Ambiental. Sergio Muñoz. 2014. En el contexto o tendencia mundial a reconocer el derecho fundamental de los seres humanos a un medio ambiente adecuado se ha ido convergiendo hacia una mayor participación ciudadana, íntimamente relacionada con tres derechos, el de acceso a la información ambiental, el derecho a la participación en la toma de decisiones ambientales de la Administración y el de acceso a la justicia ambiental.

⁸ Causa R-125-2016, Segundo Tribunal Ambiental, considerando 30: En la misma línea argumentativa, el fallo R-125-2016 del Segundo Tribunal Ambiental, en el considerando trigésimo, desarrolla la idea de justicia ambiental, sosteniendo que el acceso a la justicia tiene por objeto que las personas, cuenten con medios procesales y administrativos que les permita proteger estos derechos y cuestionar las decisiones que, a su juicio, no han considerado sus intereses, debiendo el Estado crear instancias judiciales y administrativas pertinentes para proteger los derechos ambientales. Afirmando, además, que el acceso a la justicia ambiental comienza en sede administrativa.

jurídico chileno; y, en segundo lugar, enfatiza la obligación de la autoridad de considerar debidamente las observaciones ciudadanas.⁹

En relación al primer punto, se establece que la participación ciudadana, además de ser un principio rector en la institucionalidad ambiental chilena, es un requisito sustantivo e indispensable. Esto implica que las Comisiones de Evaluación o el Director Ejecutivo del SEA deben garantizar que las observaciones ciudadanas sean incorporadas en el proceso de evaluación ambiental.¹⁰

Asimismo, se subraya que el expediente administrativo del SEA debe incluir toda la información relevante sobre la evaluación del proyecto, de manera que se respete el derecho de participación ciudadana. Además, recalcan que la accesibilidad, integridad y disponibilidad de la información para la comunidad es crucial. Las observaciones sólo pueden formularse con base en la información disponible, por lo que si esta es insuficiente o no está debidamente justificada, se configura un vicio grave que solo puede subsanarse con la declaración de nulidad del proceso.¹¹

En cuanto a la obligación de la autoridad de considerar debidamente las observaciones ciudadanas, el fallo concluye que, en el caso de la evaluación ambiental del Proyecto de EFE “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago- Rancagua”, el SEA no consideró adecuadamente las observaciones ciudadanas, dado que se basó en subproyectos sobre los cuales no tenía suficiente información en el expediente. Además, la autoridad respondió de manera repetitiva y uniforme a observaciones de diversa índole, utilizando

⁹ Causa R-35-2014 del Segundo Tribunal Ambiental. Considerando quincuagesimo segundo y sexagésimo octavo de la sentencia de fecha 18 de febrero de 2016.

¹⁰ Causa R-35-2014 del Segundo Tribunal Ambiental. Considerando cuadragésimo séptimo de la sentencia de fecha 18 de febrero de 2016.

¹¹ Causa R-35-2014 del Segundo Tribunal Ambiental. Considerando nonagésimo de la sentencia de fecha 18 de febrero de 2016.

respuestas genéricas para situaciones diferentes, lo que evidenció una deficiente consideración de las preocupaciones ciudadanas.¹²

A mayor abundamiento de la jurisprudencia que se ha encargado de definir en sentido y alcance de la debida consideración de las observaciones, es rescatable la sentencia R-141-2017 pronunciada por el Segundo Tribunal Ambiental, la que se afirma que, para determinar si las observaciones ciudadanas fueron debidamente consideradas, el análisis se debe extender a todo el expediente de evaluación ambiental y no debe quedar circunscrito únicamente a la respuesta que de ella se haga en la Resolución de Calificación Ambiental. Tan importante como la respuesta a las observaciones es el tratamiento que la autoridad les haya dado durante el proceso de evaluación antes de dar respuesta formal, donde aquella tiene el deber de incorporar a dicha evaluación, con la mayor antelación posible, las observaciones de la ciudadanía, lo que le permitirá adoptar, si corresponde, decisiones oportunas que también constituyen una expresión de una debida consideración de ellas.¹³

A su turno, la Excelentísima Corte Suprema ha destacado la relevancia de la adecuada determinación de la línea de base, así como de la suficiencia de los antecedentes en el proceso de evaluación ambiental, como elementos esenciales para una correcta valoración de los impactos de un proyecto. Este fallo resulta de particular interés en el presente caso, ya que la línea de base ha sido inadecuadamente establecida debido al fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express”. Dicha situación ha generado que los efectos adversos, reiteradamente

¹² Causa R-35-2014 del Segundo Tribunal Ambiental. Centésimo sexto de la sentencia de fecha 18 de febrero de 2016.

¹³ Causa rol N° R-141-2017 del Segundo Tribunal Ambiental. Considerando quinto de la sentencia de 8 de febrero de 2019.

señalados por las observaciones ciudadanas, sean estimados como no pertinentes por el Servicio de Evaluación Ambiental.¹⁴

Para finalizar, resta analizar el Instructivo ordinario N° 130.528, de 1 de abril de 2013 del SEA, que Imparte instrucciones sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. La relevancia de dicho documento radica en que establece la pauta para determinar cuando una observación ciudadana se encuentra debidamente considerada por parte de la autoridad. Los criterios son los siguientes:

- **Completitud y precisión:** Se debe identificar cada uno de los temas planteados en la observación y así abordarlos en conformidad a los antecedentes del proceso de evaluación de impacto ambiental.
- **Autosuficiencia:** Se debe dar una respuesta completa, evitando hacer referencias genéricas al EIA, DIA y/o Adendas. En los casos en que por la naturaleza o extensión de la respuesta sea necesario hacer referencia a un documento presentado durante el proceso de evaluación, éste debe ser citado con precisión.
- **Clara:** La respuesta debe ser clara, tanto desde el punto de vista de la redacción como desde el punto de vista del lenguaje, de manera que sea entendible por una persona lego.
- **Sistematización y edición:** Evitar alterar la observación presentada. Sin perjuicio de lo anterior, atendido el gran número de observaciones, su extensión o su reiteración, en ocasiones será necesario sistematizar o editar observaciones, teniendo cuidado de

¹⁴ Causa rol N° 12907-2018 de la Excelentísima Corte Suprema: “(...) la insuficiencia de la referida línea (...) determina la imposibilidad de establecer la suficiencia de las medidas propuestas en cuanto a la existencia de efectos que puedan constituir impactos e incluso condiciona la determinación vinculada a la significancia de aquellos.”

no modificar el sentido de éstas, así como de abordar cada una de ellas a fin de dar adecuada respuesta a las mismas.

- **Independencia:** La respuesta entregada por el titular en la Adenda respectiva servirá sólo de referencia para elaborar la consideración, ya que ésta se debe fundamentar en el marco de todo el expediente de evaluación de impacto ambiental. En este sentido, se debe evitar reproducir o basarse únicamente en la respuesta dada por el titular a las observaciones de la comunidad.
- **Autoría impersonal:** Se debe tratar de responder a las observaciones de forma impersonal, evitando la referencia a un sujeto.
- **Actualización de la consideración:** La consideración de las observaciones en la RCA puede diferir de aquella efectuada en el ICE, conforme a lo que se resuelva en definitiva por la Comisión de Evaluación o por el Director Ejecutivo, según corresponda.¹⁵

Tales estándares no se cumplieron al momento de considerar las observaciones ciudadanas de mis representados.

En el capítulo siguiente, analizaremos el cumplimiento de estos criterios a propósito de la evaluación técnica realizada por el Servicio de Evaluación Ambiental respecto del proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos”.

En conclusión, la evolución normativa y jurisprudencial, tanto a nivel internacional como nacional, ha generado un evidente aumento en el estándar de exigencia respecto a la debida consideración de las observaciones ciudadanas en los procesos de evaluación de impacto ambiental. Este desarrollo responde a la

¹⁵ Instructivo N°130.528, de fecha 01 de abril del 2013, que imparte instrucciones sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

creciente importancia que se le otorga a la participación pública en la protección del medio ambiente, reconocida como un principio fundamental en instrumentos internacionales, como el Principio 10 de la Declaración de Río y el Acuerdo de Escazú.

A nivel nacional, la Ley 19.300 y sus modificaciones, así como los fallos jurisprudenciales, han establecido que la participación ciudadana no solo debe ser garantizada formalmente, sino que implica una obligación sustantiva por parte de las autoridades para integrar y responder adecuadamente a las observaciones formuladas. En este sentido, el SEA ha ido consolidando un marco más riguroso, a través de instructivo generales, asegurando que las observaciones sean consideradas bajo criterios de completitud, autosuficiencia, claridad e independencia, entre otros.

Este endurecimiento del estándar, junto con la creciente relevancia de los derechos de acceso a la información y justicia ambiental, refuerza el compromiso del Estado en promover una participación activa y efectiva de la ciudadanía en los proyectos que afectan el entorno. La satisfacción de este estándar implica asegurar que las inquietudes de la comunidad sean tratadas con el debido rigor y respeto por el Servicio de Evaluación Ambiental.

5.2.- Sistematización de las observaciones ciudadanas que no fueron debidamente consideradas

En primer término es preciso consignar en este punto, quiénes son los observantes PAC que promueven la presente reclamación y cuáles son sus observaciones:

Observación	Observante	Tópico
Nº8	Pamela Isabel Pineda	Ingreso SEIA, Medidas

	Figuerola, Eduardo Antonio Bustamante Bustamante, Catalina Fernanda Bustamante Pineda, Matías Ignacio Luis Contreras González,	e infraestructura de Seguridad (Cámaras y Luminarias), Paisajismo, Intervención de Monumento Nacional, Medidas de mantención para la infraestructura peatonal y de transporte, Gestión de residuos.
N°38	Catalina del Rosario Huerta Bau	Alteración de sistemas de vida, Vibraciones y Ruido. Gestión de Residuos. Infraestructura vial, Cruce sin riesgo, Medidas de compromiso.
N°58	Lidia Patricia Vera Barrera	Ingreso SEIA, Intervención de Monumento Nacional, Inversión del Proyecto, Contaminación Acústica.
N°75	Zaydeé Carolina Abdala Moll	Ingreso SEIA, Pasos Multipropósitos, Intervención de Monumento Nacional.

N°85	Elizabeth Henríquez Leiva	Seguridad.
N°112	Marcela Candia Cerón	Emisiones de Ruido. Conectividad, Áreas Verdes, Daño Estructural.

Dicho lo anterior, a continuación nos abocaremos a analizar cada una de las observaciones formuladas por mis representadas y representados y las respectivas consideraciones que recibieron por parte de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago al dictar la RCA, cotejando esto con los estándares de consideración debida contenidos en el Of. Ord. 130.528, de 1 de abril de 2013 del SEA, que Imparte instrucciones sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, y en concordancia con el estándar actual de lo que se estima una debida consideración a los observaciones ciudadanas, a fin de demostrar cómo es que **ni en el ICE ni en la RCA que aprobó el proyecto se consideraron debidamente** por el SEA estas observaciones, de acuerdo a los criterios y estándares de evaluación que el mismo servicio estableció.

A fin de no extender el presente escrito de reclamación, las observaciones ciudadanas de los representados que consideramos no fueron debidamente consideradas serán incluídas en un documento anexo al presente recurso.

Así las cosas, la sistematización de las observaciones es la siguiente:

5.2.1.- Ingreso del Proyecto por Estudio de Impacto Ambiental

Se plantea por los observantes que, por consecuencia de los efectos, características y circunstancias del proyecto “Mejoramiento de las Condiciones”, el mismo debió haber ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental mediante **Estudio de Impacto Ambiental** (EIA) con el fin de que se adoptaran, por parte del titular, las medidas de mitigación, compensación y reparación necesarias para hacerse cargo de los impactos ambientales que genera el mismo.

Los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley N° 19.300 que presenta el proyecto y que fueron objeto de las observaciones ciudadanas de mis representados son los siguientes:

A) Alteración significativa de los sistemas de vida:

Las obras que se planean ejecutar en este proyecto implican una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, así como una alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica. Así lo observaron mis representados:

Observación N° 8: Pamela Isabel Pineda Figueroa, Eduardo Antonio Bustamante Bustamante, Catalina Fernanda Bustamante Pineda, Matías Ignacio Luis Contreras González, Luis Emilio Díaz Aravena, Javiera Paz López Layana, Roque Agustín Morales Astroza: “*c) alteración significativa de los sistemas de vida. Sobre esta circunstancia en concreto, resulta que las obras que se planean ejecutar en este proyecto implican una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, así como una alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica. Esta situación es manifiesta, en el caso de obras que implican la demolición y retiro de pasos peatonales desnivelados, se tendrán que instalar pasarelas mecano provisionarias, cuyo impacto en teoría es solamente de 0,14 minutos. Sin embargo, el proyecto no*

tienes consideraciones específicas que atiendan a las necesidades de la comunidad, como por ejemplo la ubicación de servicios de primera necesidad, ni tampoco el rango etario de personas que utilizan las pasarelas, dichas consideraciones son clave al momento de establecer si realmente existe una alteración sobre los sistemas de vida de las personas, cuestión que el estudio no contempla”.

Lo anterior también fue objeto de consideración en la Observación nº38 de Catalina del Rosario Huerta Bau: *Este proyecto altera el sistema de vida de los habitantes ya que no permite la libre circulación a los servicios básicos, agua, luz. centros médicos municipales, Tampoco se considera la dificultad por edad para trasladarse por las pasarelas. Se interviene el sistema de vida no respetando lugares de recreación parques y monumentos históricos*

B) Alteración de monumentos y sitios patrimoniales:

El proyecto reconoce la intervención al *Memorial Victor Jara*. Esto, a su vez, es nombrado en la DIA como “obras de mejoramiento”. La falta de detalle de las obras genera incertidumbre en torno a la preservación de su valor cultural.¹⁶

El SEA se remite a los antecedentes entregados por el titular en la Adenda Complementaria durante el proceso de evaluación ambiental para justificar que el proyecto no generará ni presentará los efectos, características o circunstancias señalados en el artículo 11 de la Ley N° 19.300.¹⁷¹⁸

C) Incumplimiento de Criterios de Debida Consideración

¹⁶ Observaciones N°8: Pamela Isabel Pineda Figueroa, Eduardo Antonio Bustamante Bustamante, Catalina Fernanda Bustamante Pineda, Matías Ignacio Luis Contreras González, Luis Emilio Díaz Aravena, Javiera Paz López Layana, Roque Agustín Morales Astroza.

¹⁷ Observaciones N°8: Pamela Isabel Pineda Figueroa y otros y N°58 Lidia Patricia Vera Barrera

¹⁸ Evaluación técnica de la observación N° 58: Lidia Patricia Vera Barrera

En el presente punto nos referimos al criterio de debida consideración de las observaciones que aparece en el Instructivo SEA N°130.528 de 2013 y en sus distintos criterios los cuales postulamos que entran en discordia con las respuestas que ha dado el SEA en sus evaluaciones técnicas.

En la primera parte de la observación N°8 del documento PAC, frente a las inquietudes presentadas por la comunidad sobre la Afectación de sitios patrimoniales,¹⁹ se menciona lo siguiente por parte del SEA:

Según consta en el expediente de evaluación, el proyecto define como criterio para el diseño de la solución un enfoque que permita dar cumplimiento generalizado e integral de los conceptos de seguridad, recogiendo las opiniones de los vecinos (mediante el proceso de participación ciudadana) y todas las variables al alcance para generar un confort y tranquilidad al habitar el trayecto intervenido. De esta forma se propone generar medidas enfocadas al tema de seguridad integral, dentro de las que destaca la instalación de cámaras de vigilancia, equipamiento antivandálico y paso iluminados con luz natural y artificial. Adicionalmente el diseño contempla garantizar la accesibilidad universal cumpliendo siempre la normativa nacional.

Por su parte, el diseño del paso inferior contempla un paisajismo que pretende unir el PMP con la vialidad pública peatonal y utilizar los espacios residuales a fin de evitar focos de acumulación de basuras o instalación de personas en situación de calle (dentro del entorno inmediato al paso).

A su vez, se aclara que el proyecto en su constante preocupación por una mejor relación con comunidades aledañas considera mesas de trabajo con los

¹⁹ Página 4 del Anexo.

vecinos del sector para tratar diversas temáticas (paredes PMP, lugares para artesanos, etc.) en busca de una solución conjunta.

Respecto a la intervención en el Memorial Víctor Jara, por parte del Proyecto no se elimina, destruye, reduce o afecta el Monumento. Por el contrario, el compromiso voluntario busca precisamente restituir el espacio deteriorado para así agregar valor urbanístico al entorno del monumento, como también incluir obras de paisajismo, manteniendo intactos los atributos del mismo. Para lo anterior, se presenta en el Anexo 6 de la Adenda Complementaria los respectivos antecedentes y contenidos que acreditan la intervención a realizar

El titular ha informado que durante el año 2023 reuniones y mesas de trabajo tanto con las comunidades, como con representantes de las distintas organizaciones asociadas al Memorial Víctor Jara de la comuna de Lo Espejo (Centro Cultural de la Feria y Mesa de la Memoria), a fin de presentar el proyecto “Mejoramiento al Memorial Victor Jara”.

Independiente a lo anterior, y tal como ha sido indicado en respuestas a observaciones 1.6 y 7.7 de la Adenda Complementaria el 2 de septiembre de 2023, se materializó la iniciativa de la Corporación Cultural La Feria, denominada “Árboles por la Memoria”, aprobada por el Consejo de Monumentos Nacionales conforme a Ordinario N°2996 de fecha 18.07.2023, la cual consideró la plantación de 218 árboles nativos. Atendida esta situación, el proyecto original a desarrollar por EFE en el Monumento Histórico fue ajustado considerando los cambios recientes en el uso y configuración del terreno, para lo cual se realizó un levantamiento Aero fotogramétrico con Dron que se presenta en Anexo 11 de la Adenda Complementaria, definiendo que el proyecto de intervención en el Memorial se limitará a la restauración de la placa conmemorativa, el mejoramiento de la explanada y plaza dura que enfrenta a la

placa conmemorativa, y la restitución de las luminarias existentes, para lo cual se presenta en Anexo 6 la Actualización del PAS 131 con el detalle

Varias observaciones tratan el mismo tema, a lo que el Instructivo vigente a la fecha de presentada esta reclamación posibilita en “Situaciones Especiales” la agrupación y sistematización en la medida que los fundamentos expuestos no sufran cambios. Sin embargo, en la presente respuesta ocurren dos particularidades graves.

En primer lugar, el criterio de completitud y precisión exige el identificar cada uno de los temas planteados en la observación y así abordarlos en conformidad a los antecedentes del proceso de evaluación de impacto ambiental (DIA/EIA, Adendas), algo que en el cuerpo de la respuesta dada por el SEA a las observaciones de mis representados y representadas no se da a entender, puesto que la observación señala la alteración de modos de vida, en la respuesta del organismo evaluador no aparece, refiriéndose exclusivamente a criterios de paisajismo y seguridad, para más tarde mencionar la intervención al Memorial Victor Jara, no haciendo suya en aspecto alguno las inquietudes sobre conectividad en la respuesta actual.

En segundo lugar, la dictación de referencia genérica a los antecedentes brindados por EFE es una clara contravención al criterio de autosuficiencia dados por el Instructivo sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del SEA. Esto porque en el documento PAC entregado por el Servicio, este se limita meramente a citar documentos propios del procedimiento de evaluación, como son las Adendas y Adendas Complementaria.

Un ejemplo de lo anterior es la respuesta del servicio en el marco de la Observación N°8, en la cual comparecen Pamela Pineda y otros, como se individualizó anteriormente en la tabla, quienes argumentan, en el marco del

punto desarrollado que *“(...)las obras que se planean ejecutar en este proyecto implican una obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, así como una alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica. (...) el proyecto no tiene(s) consideraciones específicas que atiendan a las necesidades de la comunidad, como por ejemplo la ubicación de servicios de primera necesidad, ni tampoco el rango etario de personas que utilizan las pasarelas, dichas consideraciones son clave al momento de establecer si realmente existe una alteración sobre los sistemas de vida de las personas, cuestión que el estudio no contempla.”*

Lo que a su vez, el Servicio responde de la siguiente forma:

“El titular ha informado que durante el año 2023 reuniones y mesas de trabajo tanto con las comunidades, como con representantes de las distintas organizaciones asociadas al Memorial Víctor Jara de la comuna de Lo Espejo (Centro Cultural de la Feria y Mesa de la Memoria), a fin de presentar el proyecto “Mejoramiento al Memorial Victor Jara”.

“Independiente a lo anterior, y tal como ha sido indicado en respuestas a observaciones 1.6 y 7.7 de la Adenda Complementaria el 2 de septiembre de 2023, se materializó la iniciativa de la Corporación Cultural La Feria, denominada “Árboles por la Memoria”, aprobada por el Consejo de Monumentos Nacionales conforme a Ordinario N°2996 de fecha 18.07.2023, la cual consideró la plantación de 218 árboles nativos.”

El Instructivo N°130.528/2013 del SEA señala claramente que las observaciones deben dar una respuesta completa, evitando hacer referencias genéricas a la DIA y a las Adendas. En casos de extensión donde deba ser necesario hacer referencia a los instrumentos debe este ser citado con precisión como lo ejemplifica la norma: “EIA Capítulo V, pp. 7”.

Ahora, es distinto citar los instrumentos para responder las observaciones ciudadanas debido a la extensión de las respuestas, a servirse meramente de estas citas en la totalidad del cuerpo del documento como respuesta a las observaciones, sin hacerse cargo de las dudas que efectivamente plantean estas, y no hacer suyos estudios técnicos pertinentes sobre, por ejemplo, *la ubicación de servicios de primera necesidad, ni tampoco el rango etario de personas que utilizan las pasarelas, dichas consideraciones son clave al momento de establecer si realmente existe una alteración sobre los sistemas de vida de las personas*, lo que no termina ni responde satisfactoriamente a las observaciones en cuanto a acceso a servicios de primera necesidad en forma clara y precisa.

5.2.2.- Intervención del Memorial Victor Jara

Como se ha mencionado, la intervención al Monumento *Memorial Victor Jara*, reconocido mediante Decreto N° 586 de 2015 por el Ministerio de Educación, genera serias preocupaciones por parte de los observantes sobre el no respeto a la demarcación de dicho Monumento y menciona riesgos asociados al abandono de áreas no intervenidas. Se expresa la necesidad de mayor claridad sobre el tipo preciso de las restauraciones que se llevarán a cabo en el memorial. Las observaciones que se plantean sobre este punto son las N°8, 38, 58 y 75 respectivamente.

En cuanto a la falta de debida consideración, no existe información suficiente en la evaluación técnica de dicha observación. En este sentido, debe tenerse en cuenta el criterio de independencia²⁰ del Instructivo N°130.528/2013 del SEA, el cual exige que las respuestas entregadas por el titular en la Adenda respectiva se utilicen sólo de referencia para elaborar la consideración, ya que

²⁰ Servicio de Evaluación Ambiental Oficio Ordinario N° 130.528, 1 de abril de 2013. Imparte instrucciones sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. “Independencia: (...) se debe evitar reproducir o basarse únicamente en la respuesta dada por el titular a las observaciones de la comunidad”.

ésta se debe fundamentar en el marco de todo el expediente de evaluación ambiental. En este sentido se debe evitar reproducir o basarse únicamente en la respuesta dada por el titular a las observaciones de la comunidad.

El Servicio de Evaluación Ambiental se dispone a responder que el proyecto original ha sido ajustado debido a la iniciativa “Árboles por la Memoria”, aprobada por el Consejo de Monumentos Nacionales en julio de 2023, que incluyó la plantación de 218 árboles nativos. En respuesta, se realizó un levantamiento aerofotogramétrico con dron que refleja los cambios recientes en el uso del terreno.²¹

Con ello, se adjunta respuesta del titular, argumentando que la intervención se limita a:

- **Restauración de la placa conmemorativa:**

Como dice la Adenda Complementaria en Anexo 11, se posicionaron un total de 124 individuos de árboles reforestados ubicados al interior del área de intervención y se delimitó el área verde correspondiente a su emplazamiento, abarcando superficie de 3.446 m². Por otra parte se tomó medición de las dimensiones de la placa memorial del Monumento histórico, siendo esta de 3 x 4,5 x 0,6 metros (alto, ancho, profundo).

En cuanto a dicho punto, el documento PAC no detalla la forma y modificaciones en que se modificará la placa conmemorativa, sirviendo su respuesta del Anexo 11 de la Adenda Complementaria, que meramente se remite a dicho instrumento.

²¹ Anexo 11 de la Adenda Complementaria del Proceso de Evaluación Ambiental del proyecto Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos.

Tampoco lo hace el Anexo citado por el Servicio, detallando las obras de medición, dependiendo meramente del documento de Adenda Complementaria de manera imprecisa, como es la forma que se estableció anteriormente en que se ha llevado el proceso, para dar respuesta a las inquietudes de los observantes del proceso ciudadano.

- **Mejoramiento de la explanada y plaza dura que enfrenta la placa:**

Se proyecta la pavimentación de una explanada en hormigón vibrado tipo SERVIU, conectando con el pavimento de la explanada existente. Este pavimento incluirá veredas con un ancho mínimo de 1,2 m, asegurando un tránsito libre de obstáculos conforme a las disposiciones del DS N°50. Su propósito es conectar el recorrido actualmente aislado con el entorno urbano y extender la explanada del Monumento Histórico.

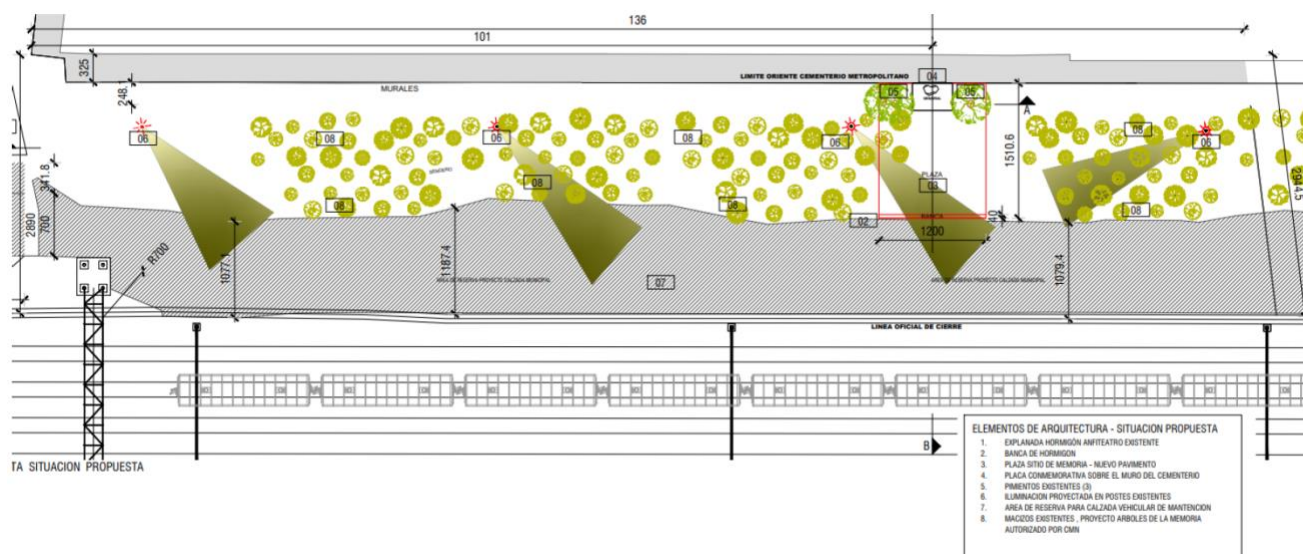
Adicionalmente, se instalará una banca de hormigón prefabricado como elemento final de la ampliación de la explanada, con características de calidad igual o superior al estándar establecido.

- **Restitución de las luminarias existentes:** Se proyecta complementar y restituir la luminaria existente por medio de electrificación aérea que se empalme al circuito existente, conservando el sistema de alimentación. Se consultan equipos LED de bajo consumo y largo alcance.

Se evaluará la provisión de otros tipos de alimentación eléctrica, como la adquisición e implementación de luminarias solares. Dicho estudio se enfocará en la factibilidad y la frecuencia de reposición en el tiempo, producto del vandalismo o de la sustracción de paneles.

Por último, el SEA adjunta figura réplica donde se observa la situación actual en el Monumento Histórico, en donde se grafica en negro lo existente

(incluyendo la plantación efectuada por la iniciativa “Árboles por la Memoria”) y en rojo aquellas obras y actividades a desarrollar por EFE.”



22

Todo ello se toma como una entrega de información hacia la ciudadanía, pero ello representa un problema notable. El Instructivo N°130.528/2013 presenta la forma en que se debe redactar una respuesta del SEA, contando de tres partes: una primera que declare la pertinencia de la observación, la segunda que aborde el tema en cuestión y la tercera que llegue a la conclusión de la respuesta. En cuanto a esta última, se exige que “tales conclusiones deberán ser incluidas en la medida que la observación apunte a objeciones respecto de la calidad, metodología, idoneidad de la medida (si se hace cargo o no) o cualquier otro tema cuestionado por el observante”.

El problema radica en que la forma en que se entrega la respuesta en cuanto a la intervención del Memorial Victor Jara, en tanto no se cumplen con los criterios de Independencia y Autosuficiencia, no llegando a ninguna conclusión

²² Plano extraído de la adenda complementaria de fecha 01 de julio de 2024 del expediente de evaluación ambiental del proyecto Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos.

que permita cerrar la objeción o inquietud de los observantes PAC. Para ello, téngase como ejemplo el siguiente fragmento de la evaluación técnica del SEA de la observación N°75²³

“Respecto a la intervención en el Memorial Víctor Jara, el compromiso voluntario “CAV-01: Mejoramiento participativo del acceso al Pasaje Grohnert y del entorno al Monumento Histórico Víctor Jara” busca restituir el espacio deteriorado para así agregar valor urbanístico al entorno del monumento, como también incluir obras de paisajismo, manteniendo intactos los atributos del mismo. Para lo anterior, se presenta en el Anexo 6 de la Adenda Complementaria los respectivos antecedentes y contenidos que acreditan la intervención a realizar. El titular ha informado que durante el año 2023 sostuvo reuniones y mesas de trabajo tanto con las comunidades, como con representantes de las distintas organizaciones asociadas al Memorial Víctor Jara de la comuna de Lo Espejo (Centro Cultural de la Feria y Mesa de la Memoria), a fin de presentar el proyecto “Mejoramiento al Memorial Víctor Jara”. En respuestas a observaciones 1.6 y 7.7 de la Adenda Complementaria el 2 de septiembre de 2023, se materializó la iniciativa de la Corporación Cultural La Feria, denominada “Árboles por la Memoria”, aprobada por el Consejo de Monumentos Nacionales conforme a Ordinario N°2996 de fecha 18.07.2023, la cual consideró la plantación de 218 árboles nativos. Atendida esta situación, el proyecto original a desarrollar por EFE en el Monumento Histórico fue ajustado considerando los cambios recientes en el uso y configuración del terreno, para lo cual se realizó un levantamiento Aero fotogramétrico con Dron que se presenta en Anexo 11 de la Adenda Complementaria (, definiendo que el proyecto de intervención en el Memorial se limitará a la restauración de la placa conmemorativa, el mejoramiento de la explanada y plaza dura que enfrenta a la placa conmemorativa, y la restitución de las luminarias existentes, para lo cual

²³ Observante N°75: Zaydeé Carolina Abdala Moll.

se presenta en Anexo 6 la Actualización del PAS 131 con el detalle de las obras a ejecutar y las especificaciones técnicas para ello, lo cual permitirá jerarquizar la lectura del Sitio de Memoria y su contexto.”

“Respecto a la planificación vial de la Av Clotario Blest, el proyecto propuesto por EFE para la explanada frente a la placa conmemorativa, fue retranqueado de modo de mantener el espacio dejado por la iniciativa “Árboles por la Memoria”. Por otro lado, en la figura que se replica a continuación, se observa la situación actual en el Monumento Histórico, en donde se grafica en negro lo existente (incluyendo la plantación efectuada por la iniciativa “Árboles por la Memoria”) y en rojo aquellas obras y actividades a desarrollar por EFE. (Adjunta imagen en el documento”

No existe ninguna conclusión en los presentes párrafos que cumpla con zanjear las objeciones presentadas por los observantes PAC como exige el Instructivo de 2013²⁴ en ninguna de las formas que exige el título 5º “Cómo se deben considerar las observaciones”, por tanto, no puede establecerse de la forma en que se hizo con los párrafos anteriores una debida consideración de las observaciones, cosa que se repite a lo largo de las respuestas entregadas por el servicio. Tampoco es citado con precisión las partes de la Adenda que responderían a las observaciones como es la forma en que regla el Instructivo, lo que incumpliría con el estándar del criterio de Autosuficiencia, en donde se debe dar una respuesta completa, evitando hacer referencias genéricas a los instrumentos de evaluación y en casos de extensión de la respuesta “sea necesario hacer referencia a un documento presentado durante el proceso de evaluación,

²⁴ Servicio de Evaluación Ambiental Oficio Ordinario N° 130.528, 1 de abril de 2013. Imparte instrucciones sobre la consideración de las observaciones ciudadanas en el marco del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. “Independencia: (...) se debe evitar reproducir o basarse únicamente en la respuesta dada por el titular a las observaciones de la comunidad”.

éste debe ser citado con precisión, como se ejemplifica a continuación: “Adenda 1, anexo a), tabla 4, pp. 53”; “EIA Capítulo V, pp.7”.”

5.2.3.- Cuestionamientos en la metodología de medición de ruido

Se critica la metodología empleada por el proyecto para medir los impactos de ruido, señalando una falta de contemplación del **efecto sumatorio** del ruido generado tanto por el proyecto en evaluación como por el proyecto original "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua" (RCA N°373/2013).”

La falta de consideración del efecto sumatorio, consiste en que el presente proyecto se superpone con el proyecto ferroviario previamente aprobado y en operación. La metodología no contempla las emisiones de ambos proyectos puede interactuar, lo cual incrementa significativamente los niveles de ruido percibidos por las comunidades cercanas, desconociendo además los efectos que pueden tener las emisiones excesivas de ruido en la salud de la población.²⁵

Las mediciones de ruido realizadas por el titular del proyecto han sido cuestionadas y sancionadas previamente por la Superintendencia del Medio Ambiente, organismo que sancionó un incumplimiento²⁶ de lo establecido en el D.S. N° 38/2011 del Ministerio del Medio Ambiente. Así, los observantes plantean dudas sobre el cumplimiento de las normas de emisión de ruidos por parte del titular, pues la comunidad teme que el proyecto vuelva a incurrir en irregularidades en el cumplimiento de la normativa. Las observaciones señalan

²⁵ Observante n°38: Catalina del Rosario Huerta Bau: “Observación Contaminación acústica. Ruido. Desde un inicio este fue un tema preocupante no solo por las familias que viven aledaña a la línea del tren, sino porque además de ellos hay colegios que funcionan con niños que no logran la concentración.

²⁶ Resolución exenta N°894 de fecha 21 de abril de 2021.SNIFA. Procedimiento sancionatorio D-039-2016.

que las medidas para mitigar la emisión de ruido no presentan cambios entre ambos proyectos.²⁷

La evaluación técnica no responde explícitamente a este punto. Por su parte, menciona que el titular sostiene lo siguiente:

“El Proyecto no modifica la operación del servicio ferroviario actual, sino que se enfoca en mejorar la conectividad para los peatones y reforzar la seguridad de las instalaciones ferroviarias para garantizar la operación continua del servicio de pasajeros

A su vez durante la fase de operación no se considera una modificación de lo ya evaluado en el proyecto original. En este sentido, durante la operación del Proyecto se mantienen la operación del sistema de transporte y la mantención de las obras en el tramo Santiago-Nos.”²⁸

Por otro lado, se mencionan las siguientes medidas de mitigación de ruidos:

- Barreras acústicas entre 3,2 y 6 metros de altura, hechas de madera tipo OSB de al menos 15 mm de espesor.
- Uso de túneles cerrados para maquinaria ruidosa como camiones mixer y bombas de hormigón durante trabajos nocturnos.
- Portones cerrados para limitar el paso de vehículos y maquinaria, solo abiertos cuando sea estrictamente necesario²⁹

²⁷ Observante n°8: Pamela Isabel Pineda Figueroa, Catalina Bustamante Pineda, Matías Contreras y otros: “(...)justamente dicho proyecto contaba con las mismas medidas de mitigación en lo que respecta a emisiones sonoras. Por lo tanto, se solicita tomar mejores medidas, ya que en lo que respecta al proyecto original quedaron en deuda con la comunidad.”

²⁸ Evaluación Técnica de la Observación N°75: Zaydeé Carolina Abdala Moll, “Seguridad. No sabemos el índice de ruidos y vibraciones.”

²⁹ Este punto en particular se repite en muchas observaciones en la Evaluación Técnica de la Observación N°8: Pamela Isabel Pineda Figueroa, Eduardo Antonio Bustamante Bustamante, Catalina Fernanda Bustamante Pineda, Matías Ignacio Luis Contreras González, Luis Emilio Díaz Aravena, Javiera Paz López Layana, Roque Agustín Morales Astroza, donde se menciona que: “Uno de los principales problemas que tiene el proyecto, en lo que dice relación con el Ruido, es que la metodología empleada para definir el impacto de ruido que genera el proyecto no contempla el efecto sumatorio del ruido generado por las obras de este proyecto, más el generado por el

Cabe añadir que respecto de toda observación que hace referencia a las emisiones de ruidos, la evaluación técnica del SEA repite las siguientes frases:

- “(...)Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no hace referencia a aspectos relativos a la evaluación de impactos ambientales del proyecto.”
- “Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que las vibraciones y ruidos con el paso de los trenes no hace parte de los aspectos ambientales del proyecto en evaluación. Este proyecto no modifica la operación del servicio ferroviario actual, sino que se enfoca en mejorar la conectividad para los peatones y reforzar la seguridad de las instalaciones ferroviarias para garantizar la operación continua del servicio de pasajeros.

En este punto menester es hacer hincapié en que EFE, en el proceso de evaluación ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua”, sostuvo que la renovación del material flotante sería por uno más liviano e insonoro, por lo que las observaciones ciudadanas realizadas sobre este punto fueron soslayadas por la autoridad remitiéndose a los antecedentes proporcionado por el titular del proyecto. Dicha situación, a todas luces negligente, significó la ejecución de un proyecto que ha implicado una importante afectación en la calidad de vida de los vecinos aledaños a la línea férrea, que, hasta el día de hoy, se encuentra sin solución.

Es motivo de preocupación observar que la autoridad, una vez más, haya declarado improcedentes las observaciones ciudadanas relacionadas con la emisión de ruidos en el contexto del proyecto "Rancagua Express". Esta decisión resulta de particular gravedad, dado que dicha afectación por ruidos se origina en

Proyecto original “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua” (RCA N°373/2013). ”

el actuar ilegal del titular del proyecto, consistente en el fraccionamiento del mismo mediante la presentación de múltiples subproyectos. Este fraccionamiento provocó una alteración significativa en la determinación de la línea base, ya que el proyecto fue evaluado de forma parcial e incompleta, a través de subproyectos presentados individualmente en distintas Declaraciones de Impacto Ambiental.

Dicho proceder revela una deficiencia en la capacidad de la autoridad administrativa para efectuar una evaluación integral que contemple todos los efectos acumulativos y sinérgicos del proyecto "Rancagua Express". Al valorar cada subproyecto de manera aislada, se omite la necesaria perspectiva de conjunto que permitiría entender de manera completa y precisa los impactos generados en su totalidad. Este enfoque fragmentado no solo limita la posibilidad de un análisis exhaustivo, sino que perpetúa un error metodológico, ya que al evaluar subproyectos de forma individualizada se impide una adecuada ponderación de la afectación ambiental que el proyecto produce en su conjunto.

Este escenario se ve reflejado nuevamente en la respuesta de la autoridad administrativa, la cual, al declarar improcedentes las observaciones ciudadanas relativas a la emisión de ruidos, incurre en una infracción a las disposiciones de su propio instructivo, que exige completitud y claridad en las respuestas dirigidas a la comunidad.

5.2.4.- Medidas de Seguridad Insuficientes

Los observantes PAC plantean que las medidas de seguridad del proyecto, las cuales dependen en su mayoría de una *Instalación de Cámaras de Vigilancia (CCTV)*, son insuficientes para la correcta garantización de la seguridad en las zonas intervenidas. Destacan la necesidad de implementar otras formas de protección más allá del monitoreo telemático mediante las cámaras, pues este enfoque no abarca las problemáticas y necesidades en materias de delincuencia e inseguridad.

En respuesta, el titular ha propuesto, y reiterado, la instalación de cámaras de vigilancia adicionales en accesos a las estaciones, pasos multipropósitos, accesos vehiculares y en los pasos peatonales desnivelados a fin de incrementar la percepción de seguridad de los peatones. Se señala que el sistema de cámaras estará conectado a un **circuito cerrado de televisión (CCTV)** monitoreado por para responder ante incidentes y mejorar la seguridad pública en la zona.

En atención a lo expuesto, se desprende un problema central en la respuesta del SEA respecto de las observaciones ciudadanas en materia de control y manejo del CCTV que consiste en la falta de claridad respecto del funcionamiento del sistema.

La autoridad se limita a señalar que estará bajo el control del "Puesto de Vigilancia y Seguridad", una mención que resulta insuficiente. Tal formulación parece referirse únicamente a un lugar físico en el cual se proyectará el contenido captado por las cámaras de seguridad, sin proporcionar detalles sobre el personal a cargo de la operación de dichas cámaras ni sobre las acciones previstas para controlar y resguardar la seguridad en caso de identificar conductas delictivas. Esta ambigüedad se traduce en una falta de completitud y precisión, al no abordar de forma integral los elementos de control y respuesta necesarios para la operación de las cámaras.

Cabe añadir además, el fragmento de la siguiente observación:

“Observación: *En materia de Seguridad, el proyecto plantea únicamente el establecimiento de cámaras de vigilancia conectadas a un circuito cerrado de televisión (CCTV). Sin embargo, el proyecto no satisface las necesidades de la comunidad, ya que según se desprende de la lectura de la declaración, no se puede inferir que mediante la implementación de cámaras de seguridad se van a mejorar las condiciones*

de seguridad, sin contemplar medidas que si son realmente eficaces en materia de seguridad, como por ejemplo contar con personal de seguridad en los focos más graves de delincuencia. Por lo tanto, se solicita reevaluar las medidas de seguridad y establecer todos los mecanismos para que la comunidad pueda aportar propuestas en las materias de seguridad sobre el proyecto.”

“Evaluación técnica de la observación: Esta Dirección Regional considera no pertinente la observación, dado que no se refiere a algún componente ambiental específico del proyecto en evaluación.

No obstante, el titular ha señalado al respecto que las alternativas que se evalúan contemplan, por una parte, la vigilancia enfocada en el resguardo de la infraestructura EFE y, por otra, el resguardo de la seguridad de los transeúntes que utilizan los pasos peatonales desnivelados, siempre con enfoque en el tramo de vía férrea comprendida entre Santiago y Nos y su infraestructura.

De la evaluación se concluye que no es factible disponer de guardias que realicen rondas por fuera de la faja vía, ya que existen varias zonas en el tramo en donde la faja vía limita con propiedad privada, generándose así puntos ciegos que quedarían sin cobertura de vigilancia, adicionalmente, saliendo de la faja vía ya corresponde a un bien nacional de uso público, por lo que su operación y mantenimiento sale del foco de EFE el cual es de operación ferroviaria y no de vigilancia.

El Proyecto contemplará dentro de su alcance la vigilancia enfocada en el resguardo de la infraestructura EFE y, por otra parte, la vigilancia estará enfocada en el resguardo de la seguridad de los transeúntes que utilizan

los pasos peatonales desnivelados. Esta medida se realizará mediante el suministro e instalación de un sistema de monitoreo con cámaras de vigilancia ubicadas en los pasos peatonales desnivelados, distribuidos en 3 pasarelas (9 cámaras), 19 pasos multipropósitos (57 cámaras) y 3 pasos vehiculares inferiores (12 cámaras).

El sistema de monitoreo en las pasarelas, pasos multipropósito (PMP) y pasos vehiculares inferiores consta de cámaras instaladas en postes metálicos junto con su sistema inalámbrico, habiendo una cámara en cada acceso de la pasarela y PMP, y una cámara instalada en la zona de atraveso. Todas las cámaras serán conectadas a un sistema inalámbrico para el transporte del video a los operadores del Puesto de Vigilancia de Seguridad externalizado. Actualmente se está trabajando en convenios de colaboración con los municipios del tramo, para asegurar el mantenimiento y operación del monitoreo remoto.”

De lo anterior se ilustran dos aspectos problemáticos. Primero, el SEA declaró la observación como "No Pertinente", a pesar de que la misma guarda una relación directa con los efectos que el proyecto tiene en la seguridad y modos de vida de la comunidad afectada. La declaración de impertinencia se justifica, según el SEA, debido a que la observación no se refiere a un componente ambiental específico. No obstante, resulta evidente que la preocupación planteada se relaciona a la afectación de los modos de vida de la comunidad al abordar problemas de seguridad pública y delincuencia provocados por el deterioro de la infraestructura de EFE y su falta de mantención. Así, el rechazo de esta observación en calidad de impertinente evidencia una falta de claridad, precisión y completitud en la respuesta de la autoridad, toda vez que no se examinan las verdaderas implicancias de las preocupaciones ciudadanas sobre este aspecto del proyecto.

En segundo lugar, la respuesta proporcionada menciona la existencia de convenios de colaboración entre EFE y las municipalidades para la mantención y operación de los puestos de vigilancia, sugiriendo, de manera vaga, un intento de abordar lo observado por la comunidad respecto a la falta de personal de seguridad. Sin embargo, la autoridad omite toda referencia al contenido de dichos convenios y sus efectos concretos en materia de seguridad. Esta falta de información representa una clara carencia de completitud, precisión, autosuficiencia y claridad, ya que no solo elude identificar la fuente específica de la información sobre los convenios, sino que también carece de los detalles necesarios para evaluar su eficacia y aplicabilidad en relación con las demandas ciudadanas.

La falta de completitud y precisión se manifiesta en que el SEA no responde de forma completa a la preocupación ciudadana al declarar la observación impertinente; la falta de autosuficiencia se evidencia al omitir la identificación del origen de la información sobre los convenios; y la falta de claridad radica en que la respuesta se limita a una enunciación sin detalles, incumpliendo el estándar de debida consideración que exige el instructivo.

Otro elemento que caracteriza el incumplimiento de los estándares de debida consideración en relación a las observaciones ciudadanas sobre la seguridad guarda relación con el concepto de sistemas antivandálicos, los que se mencionan por parte de la autoridad para referirse a la protección de la infraestructura que busca aumentar la sensación de seguridad por parte de la comunidad, como las luminarias, cámaras de vigilancia y pasos inferiores. Todos ellos implementados con “diseño antivandálico”.

Si bien la comunidad valora la implementación de tecnologías orientadas a mejorar la seguridad de la infraestructura de EFE, resulta insatisfactorio que el SEA, en lugar de proporcionar una respuesta detallada y fundamentada en

relación a las observaciones sobre la materia, se limite a reiterar las afirmaciones del titular sobre la implementación de un "diseño antivandálico" como medida de seguridad, sin definir en ningún momento qué implica concretamente dicho diseño.

Esta omisión es especialmente relevante cuando se analiza a la luz del Instructivo N°130.528 de fecha 1 de abril de 2013, el cual establece que las respuestas a las observaciones ciudadanas deben ser completas, claras y comprensibles. Al no explicar qué constituye un "diseño antivandálico", la autoridad falla en proporcionar una respuesta adecuada a las preocupaciones de la comunidad en relación a las medidas de seguridad propuestas. La mera repetición de términos técnicos, entregados por EFE, sin ofrecer una definición o especificación de su alcance y aplicación concreta dentro del proyecto no satisface el estándar de debida consideración al que se debe someter el SEA, lo que se traduce en un vicio del acto administrativo.

Este proceder afecta gravemente la legitimidad de la respuesta administrativa, pues impide a los ciudadanos comprender cabalmente las características y efectividad de las medidas de seguridad prometidas, dejándolos en una situación de incertidumbre respecto de la real capacidad de estas para responder a los riesgos y necesidades planteadas en sus observaciones.

A fin de cuentas, en el grueso de las respuestas esgrimidas por el SEA, se repitió dicha situación, lo que implica una falta de información sobre la implementación de diseño antivandálico en la nueva infraestructura de EFE.

5.2.5.- Compromisos de Mantenimiento y seguimiento

Los observantes hacen notar una falta de compromisos claros por parte del titular en cuanto al mantenimiento de las infraestructuras a largo plazo,³⁰ tales

³⁰ Observación N°38: Catalina del Rosario Huerta Bau.

como las pasarelas, los ascensores, las luminarias y los sistemas de accesibilidad. En el pasado, problemas como ascensores fuera de servicio y falta de limpieza han implicado un deterioro en la calidad de vida de los vecinos aledaños al proyecto.³¹

Por su parte, se recoge respuesta del titular en donde éste asegura que está en proceso de negociación sobre convenios de colaboración con municipios afectados a fin de asegurar el mantenimiento adecuado de las infraestructuras construidas o intervenidas por el proyecto. Ello cubriría el mantenimiento de:

- **Luminarias antivandálicas** en pasos peatonales y estaciones.
- **Paisajismo de bajo consumo hídrico** en las áreas verdes intervenidas.
- **Sistemas de vigilancia remota (CCTV)** en pasos multipropósito y peatonales.
- **Limpieza y ornato** de los bienes nacionales de uso público (BNUP) asociados al proyecto.

Sobre dichas gestiones, el titular asegura que incluyen reuniones técnicas con los municipios desde 2022 y se actualizan regularmente para definir los criterios de diseño y mantenimiento. Las responsabilidades de mantenimiento se dividirán entre los municipios y el titular.

Pero en cuanto a la exactitud de los detalles de fecha, hora y actas de las reuniones y acuerdos no existe información alguna, lo que constituye un incumplimiento del criterio de “Complejidad y precisión” del Instructivo N° 130.528, que exige “(...)identificar cada uno de los temas planteados en la observación y así abordarlos en conformidad a los antecedentes del proceso de

³¹ Observación N°8, Pamela Pineda, Catalina Pineda, Matías Contreras y otros: *Resulta sumamente relevante que exista un compromiso por parte de la empresa, con respecto al seguimiento y mantención de las obras relacionadas a accesibilidad, ya que en el proyecto original no hubo ningún compromiso por parte de la empresa de hacerse cargo del desastre que significó para nosotros, los diversos problemas emanados de la falta de mantención de las pasarelas, como por ejemplo tener ascensores sin funcionar. Por lo tanto, se solicita al titular del proyecto asumir compromisos de seguimiento y mantenimiento en materia de accesibilidad efectiva.*

evaluación de impacto ambiental”, no haciéndose cargo de la exigencia de la observación siquiera en cuanto a la información de dichas reuniones. Respecto del contenido de las reuniones, la observación técnica del SEA se remite a lo señalado en el Anexo 14 de la Adenda Complementaria, como se presenta a continuación:

*“Respecto a los convenios de colaboración entre el Municipio y EFE, éstos se mantienen en proceso de gestión, proceso que continuará mientras se desarrollen las etapas de ingeniería previa ejecución del Proyecto y cuyas reuniones y gestiones se presentan actualizadas en Anexo 14 de la Adenda Complementaria”.*³²

La consideración de las medidas de mitigación que no se extraen directamente de la Adenda Complementaria, en cuanto la información de las reuniones que se tuvieron con vecinos no cumple con los criterios de consideración en el Instructivo 130.528 de 2013 que dicta el SEA, en tanto no sigue la forma en que dicho Instructivo regla de cómo deben hacerse las referencias.³³

Finalmente, en cuanto a las reuniones con vecinos de Lo Espejo,, los temas tratados han sido en el grueso, similares a los mencionados en el presente escrito de reclamación, en cuanto externalidades producto de la Construcción de las medidas prometidas por el titular, y la intervención al Sitio de memoria Víctor Jara y Littré Quiroga. La actas de dichas reuniones tenidas con las comunidades de la comuna de Lo Espejo dictan lo siguiente en cuanto a los acuerdos de colaboración:

³² Evaluación Técnica Observación N°58: CATALINA DEL ROSARIO HUERTA BAU.

³³ Como se ha planteado en el cuerpo del presente recurso, el Instructivo regla el criterio “b) **Autosuficiencia:** Se debe dar una respuesta completa, evitando hacer referencias genéricas al EIA, DIA y/o Adendas. En los casos en que por la naturaleza o extensión de la respuesta sea necesario hacer referencia a un documento presentado durante el proceso de evaluación, éste debe ser citado con precisión, como se ejemplifica a continuación: “Adenda 1, anexo a), tabla 4, pp. 53”; “EIA Capítulo V, pp.7”.”

● *Respecto a los Acuerdos de Colaboración por Mantenimiento del Tramo: Elaboración de convenio de cooperación para el desarrollo del proyecto de “Mejoramiento de las condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago Nos”. Municipio acepta convenio y se gestiona proceso de revisión del documento, el cual se encuentra visado por áreas legales de EFE y del municipio. Documento está en espera de firmas finales de alcaldesa Javiera Reyes.*³⁴

En el marco de lo anterior expuesto no se ha adjuntado ninguna información correspondiente a los convenios firmados por los municipios, dejando a los observantes en un estado de desconocimiento con respecto a las medidas de compensación y la forma en que el titular y los organismos municipales llevarán a cabo dichos convenios, no cumpliendo así los criterios de: Compleitud y precisión, no abordando dichas reuniones en conformidad con antecedentes necesarios del proceso de evaluación de impacto ambiental y sirviéndose por su parte de información incompleta; Autosuficiencia, por cuanto al servirse exclusivamente de la información incompleta contenida en el Anexo 14 de la Adenda Complementaria, acompañada por EFE; e, Independencia, donde la Adenda no sirve de referencia sino de respuesta como tal, basándose únicamente en las respuestas del titular que no entregan la información suficiente para concluir satisfactoriamente las evaluaciones a las observaciones ciudadanas.

5.3.- ANÁLISIS DE LOS PROBLEMAS INVOCADOS EN NUESTRAS OBSERVACIONES Y DE LAS CONSECUENCIAS DE SU FALTA DE DEBIDA CONSIDERACIÓN.

³⁴ Anexo 14 de la Adenda Complementaria.

En adición a lo expuesto en los párrafos precedentes, es necesario señalar que esta evaluación técnica que debe realizar la Comisión Evaluadora, no puede basarse en un mero cumplimiento de un instructivo que regula la forma de “considerar”, puesto que existen elementos de fondo que la administración debiese considerar con el fin de resolver las observaciones en su plenitud. En los próximos subcapítulos se analizarán dichas cuestiones, entregando las pautas necesarias para que la Dirección Ejecutiva revoque la decisión de la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana, y vuelva a considerar -de la debida forma esta vez- las observaciones ciudadanas presentadas en la tramitación del proyecto. Para cumplir el objetivo anterior, y de manera de ordenar el análisis, se argumentará en base a los siguientes reproches que subyacen a nuestras observaciones: (5.3.1) Reproche de presentación al SEIA de una Declaración de Impacto Ambiental en vez de un Estudio de Impacto Ambiental (5.3.2) Reproche de fraccionamiento del proyecto.

5.3.1.- Reproche de presentación al SEIA de una Declaración de Impacto Ambiental en vez de un Estudio de Impacto Ambiental.

Como es de su conocimiento, en el proceso de participación ciudadana mis representadas señalaron que el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos” debía haber ingresado vía Estudio de Impacto Ambiental, y no a través de una Declaración de Impacto Ambiental, como es el caso de la observante Sra. Lidia Patricia Vera Barrera en la observación número 58.

De acuerdo a lo sostenido por las observantes, el subproyecto “Mejoramiento de las Condiciones” genera, a lo menos, los efectos, características o circunstancias del artículo 11 de la Ley 19.300 de Bases del Medio Ambiente letras c) y f).

a) Generación del efecto del artículo 11 letra c) Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.³⁵

El motivo que justifica la presentación del proyecto por medio de un EIA se encuentra descrito en el artículo 11, literal c), de la ley 19.300. La cual, para ser aplicada, requiere la configuración de tres supuestos de hecho:³⁶

- Debe existir un grupo humano: Entendido como conjunto de personas.
- Debe existir un territorio compartido: Entendida como aquella porción del espacio físico habitado por los integrantes del grupo humano.
- Debe existir una interacción permanente: entendida como una interacción recurrente o reiterada en el tiempo, con algún nivel de frecuencia temporal, y que responde a una motivación en común.

Al hablar de afectación a los modos de vida hacemos referencia a que el desarrollo del proyecto implique consecuencias negativas para una comunidad humana, cuya materialización en el caso concreto se manifiestan en (i) la restricción a la libre circulación, conectividad y el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento, (ii) la alteración en el acceso y calidad de servicios e infraestructura básica, y (iii) afectaciones en materia de seguridad.

Es indudable que los reclamantes, vecinos afectados por el proyecto “Rancagua Express”, reúnen las características necesarias para ser considerados una comunidad humana. En esa línea argumentativa, las alteraciones en sus modos de vida derivadas del desarrollo de dicho proyecto se han manifestado en

³⁵ Ley 19.3000. Artículo 11.- Los proyectos o actividades enumerados en el artículo precedente requerirán la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental, si generan o presentan a lo menos uno de los siguientes efectos, características o circunstancias: c) Reasentamiento de comunidades humanas, o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos.

³⁶ Decreto 40. Ministerio de Medio Ambiente. Artículo 7, inciso 3: Se entenderá por comunidades humanas o grupos humanos a todo conjunto de personas que comparte un territorio, en el que interactúan permanentemente, dando origen a un sistema de vida formado por relaciones sociales, económicas y culturales, que eventualmente tienden a generar tradiciones, intereses comunitarios y sentimientos de arraigo.

problemas de conectividad y dificultades de acceso a servicios básicos, debido a la división de las comunas por las vías férreas. Asimismo, se han generado focos de inseguridad en las pasarelas implementadas por EFE producto, entre otras cuestiones, del bajo mantenimiento del sistema de iluminación en los pasos peatonales, lo que genera una creciente sensación de inseguridad en la población de las comunas afectadas por el proyecto.

Específicamente en materia de conectividad, si bien es cierto que el aislamiento y la falta de conectividad es un problema que aqueja a la comunidad con anterioridad a la presentación de este proyecto -debido en gran parte a la existencia del haz ferroviario que divide las comunas en dos-, también se debe considerar que la modificación de los pasos peatonales generará una alteración importante en el sistema de vida de mis representados, toda vez que verán cómo los trayectos cotidianos se verán alterados.

Las repercusiones de esta irregularidad continúan afectando a la comunidad perjudicada y han sido motivo de reclamos y observaciones reiterados ante esta autoridad, sin que hasta la fecha se haya proporcionado una respuesta satisfactoria a sus alegaciones.

b) Generación del efecto del artículo 11 letra f) Alteración de monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y, en general, los pertenecientes al patrimonio cultural.

El Ministerio de Educación emitió el decreto N°586 el 29 de diciembre del 2015 que concibió como Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico al sitio donde se encontraron los cuerpos de Víctor Jara, Littré Quiroga y otras tres personas que no han sido identificadas, ubicado en la comuna de Lo Espejo, provincia de Santiago, Región Metropolitana. El área del polígono protegido tiene una superficie aproximada de 16.772,33 mts.2, según se delimita por el polígono A-B-C-D-A del plano adjunto, que forma parte del decreto:

TRAMO	DESCRIPCIÓN
A - B	Limite Norte, proyección desde línea de cierre de EFE (punto A), hasta vértice norponiente del muro del Cementerio Metropolitano, ubicado 32 m al oriente del cierre de EFE.
B - C	Limite Oriente, muro poniente del Cementerio Metropolitano.
C - D	Limite Sur, proyección desde vértice surponiente del muro del Cementerio Metropolitano (punto C) ubicado 26,78 m al oriente del cierre de EFE, hasta cierre de EFE (punto D).
D - A	Limite Poniente, línea de cierre de EFE desde punto D, hasta punto A.

POLÍGONO DE PROTECCIÓN Coordenadas UTM Datum WGS 84, Huso 19 S		
Punto	Este (X)	Norte (Y)
A	343.268,79	6.289.452,69
B	343.302,20	6.289.446,82
C	343.213,90	6.288.913,12
D	343.185,35	6.288.919,01

Es de relevancia lo descrito con anterioridad ya que el desarrollo del proyecto “Rancagua Express” colinda con el área protegida por el decreto y su desarrollo implica una alteración al Monumento en cuestión. En base a lo anterior se satisface el supuesto de hecho descrito en el artículo 11, literal f), de la Ley 19.300, que ordena el ingreso por medio de una EIA en vez de una DIA.

A consecuencia de esto, el monumento ha sufrido importantes alteraciones a partir del funcionamiento del proyecto, viendo limitado su acceso por parte de la comunidad y siendo foco de acumulación de basura ante el nulo resguardo por parte del titular del proyecto, situación que no fue considerada de forma oportuna por parte del SEA.

5.3.2.- Reproche de fraccionamiento de proyectos.

El proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos” se presenta como una medida para atender el reproche formulado por la Superintendencia de Medioambiente en la **Resolución Exenta N°894, de fecha 21 de abril de 2021**, correspondiente al procedimiento sancionador **D-039-2016** a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). Esto se originó a raíz del hecho infraccional consistente en fraccionar el proyecto “Rancagua Express”, sometiendo a evaluación ambiental

únicamente el subproyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria”, sin incluir el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” y el subproyecto “Renovación Flota Material Rodante.”

De acuerdo al contenido de la resolución sancionatoria,³⁷ los subproyectos “Mejoramiento de la infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua”, “Seguridad y Confinaminamiento”, y “Renovación de Flota Material Rodante”, forman parte de un solo proyecto denominado “Rancagua Express”, y sus contenidos, que se excluye de la evaluación, resultaba primordial para poder evaluar a cabalidad los verdaderos impactos que genera el proyecto al medio ambiente.

Para sustentar dicha idea, se hace necesario remitirse al informe emitido por la Dirección Ejecutiva del SEA N°181.105 del 14 de agosto de 2018, en el cual se evalúa si los subproyectos que integran “Rancagua Express” conforman un solo proyecto y si debieron someterse de forma conjunta al SEIA, y a la resolución exenta N°894 del SMA, de fecha 21 de abril de 2021, que resuelve el procedimiento administrativo sancionatorio rol D-039-2016 y se hace cargo de las conclusiones del informe mencionado.

En ese sentido, el informe del SEA estima que la consideración conjunta de los subproyectos no implica la obligación de ingresar al SEIA, dado que si bien las obras, acciones o medidas de ambos, significan un cambio de consideración respecto de la actividad de transporte ferroviario existente, dicho cambio ya fue evaluado ambientalmente en su totalidad en el proceso que dió origen a la RCA 373/2013. Sin embargo, la resolución sancionatoria de la SMA considera que dicho informe presenta omisiones insalvables, que hacen imposible compartir la conclusión sobre una supuesta evaluación del proyecto Seguridad y Confinamiento de forma integral.

³⁷ Resolución exenta N°894 de fecha 21 de abril de 2021.SNIFA. Procedimiento sancionatorio D-039-2016.

Siguiendo la línea argumentativa, el órgano sancionador, sostiene que atenerse a lo informado por la Dirección Ejecutiva del SEA, en relación a la evaluación ambiental conjunta de los proyectos Mejoramiento Integral y Seguridad y Confinamiento, implicaría omitir partes relevantes de los antecedentes que tiene a la vista la SMA, una contradicción abierta a lo resuelto en reiteradas ocasiones por el mismo organismo y una vulneración al principio de participación ciudadana. De esta forma, un análisis cuidadoso de los antecedentes de evaluación, permiten restar mérito a las conclusiones del informe del SEA.

El corolario de lo descrito es que se estimó que EFE incurrió en la conducta infraccional imputada, al fraccionar a sabiendas el proyecto “Rancagua Express” e ingresar únicamente a evaluación ambiental el proyecto Mejoramiento Integral, omitiendo de este modo la evaluación del proyecto Seguridad y Confinamiento. Esta conducta fue idónea para eludir el ingreso al SEIA de este último proyecto, pues a la fecha, no se han evaluado los impactos asociados a los subproyectos de forma conjunta.

Para el entendimiento omnicomprendivo de las implicancias del fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express” y su vinculación con el presente proyecto, se hace necesario esbozar ciertos conceptos claves, como lo son la modificación de la línea base de los Estudios de Impacto Ambiental, la alteración significativa de los modos de vida, su vinculación con el fraccionamiento y la alteración de la línea base, y, por último, explicitar por qué este caso resulta paradigmático en la denegación del acceso a la justicia ambiental.

En primer lugar, la línea base de los Estudios de Impacto Ambiental es definida como la descripción detallada del área de influencia de un proyecto o actividad, en forma previa a su ejecución³⁸. Esta es de vital importancia ya que

³⁸ Sistema de Información de Líneas de Bases de los proyectos sometidos al SEIA. Página WEB Servicio de Evaluación Ambiental.

constituye el referente esencial para evaluar los posibles impactos que la ejecución de un proyecto podría generar sobre los diferentes componentes del medio ambiente en el área de influencia.

En este contexto, la fragmentación del proyecto “Rancagua Express” y su ingreso al SEA mediante una DIA, en lugar de un EIA, resulta en una modificación significativa a la integridad de la línea base. Esto debido a que se obstaculiza la posibilidad de realizar un análisis exhaustivo de los impactos ambientales, lo que limita el conocimiento detallado y preciso de cómo las diversas fases del proyecto afectarían a los componentes medioambientales involucrados. Esta alteración no sólo dificulta la evaluación ambiental adecuada, sino que también compromete la integridad del proceso de evaluación, al no permitir una identificación completa de los impactos ambientales potenciales en la zona afectada y dejar en el indefensión a los ciudadanos que habitan la zona aledaña al desarrollo del proyecto.

Es bajo ese contexto que el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en el Tramo Santiago - Nos” surge como respuesta a la sanción impuesta por la SMA, y, en definitiva, significa una medida coyuntural a la afectación que está generando el proyecto Rancagua Express a los vecinos que viven de forma aledaña a la línea férrea.

En segundo lugar, cabe explicitar el vínculo entre el fraccionamiento del proyecto, la modificación de la línea base del proyecto y la alteración significativa de los modos de vida. Este ha sido el punto neurálgico del malestar de los vecinos, y se ha hecho presente en las diversas instancias administrativas y judiciales que han acaecido a consecuencia del proyecto. En ese sentido, el punto 4.3.1 dejó de manifiesto los motivos por los cuales el proyecto madre debió ingresar por Estudio de Impacto Ambiental, y no por una Declaración de Impacto Ambiental.

La relación entre el fraccionamiento, la modificación de la línea base del proyecto y la alteración significativa a los modos de vida de los vecinos que habitan territorios colindantes a la línea férrea radica en que EFE, al fraccionar el proyecto “Rancagua Express”, terminó por alterar la línea base de evaluación del proyecto, en la cual se debieron incorporar las posibles afectaciones a los modos de vida de los reclamantes. Ante esta situación, el SEA debió anular la RCA N°0373/2013, dejar sin efecto el proceso de evaluación ambiental y obligar a EFE a presentar el proyecto original por medio de un EIA en el cual se incluyeran los tres subproyectos para su correspondiente evaluación en relación al artículo 11, literal C), de la ley 19.300.

Sin embargo, dicha situación no ocurrió, el proceso de evaluación siguió su curso, y las afectaciones a los modos de vida de los vecinos continuaron perpetuándose debido a que sus observaciones no son consideradas pertinentes dentro de los sucesivos procesos de evaluación a los que se han sometido los subproyectos de “Rancagua Express” por medio de DIA. Así las cosas, la RCA del proyecto reclamado continua con el mismo vicio de la RCA 373/2013, consistente en la no valoración de la afectación que provoca el desarrollo del proyecto en su conjunto debido al fraccionamiento perpetrado por EFE.

5.4. EXIGENCIAS DEL ACCESO A LA JUSTICIA AMBIENTAL.

Este caso representa un ejemplo claro de denegación de justicia y de incumplimiento de las exigencias del acceso a la justicia ambiental, entendida como el derecho de toda persona a solicitar la actuación de los órganos judiciales para proteger sus intereses mediante una resolución pronta, completa e imparcial.

³⁹Autores como Cappelletti y Garth⁴⁰ consideran que este derecho humano es el

³⁹ Declaración de la VII Cumbre Iberoamericana de Presidentes de Cortes Supremas y Tribunales Supremos de Justicia, de Cancún, noviembre de 2002.

⁴⁰ El acceso a la justicia: La tendencia en el movimiento mundial para hacer efectivos los derechos.

más fundamental, pues permite el ejercicio de todos los demás derechos. En el ámbito ambiental, dicho acceso requiere estándares más estrictos, incorporando la participación ciudadana como un elemento central y estableciendo una institucionalidad administrativa y jurisdiccional especializada para su garantía.

La evaluación defectuosa del proyecto "Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago – Nos" vulnera gravemente este derecho, ya que intenta presentar este proyecto como una solución a los vicios del proyecto original “Mejoramiento Integral”, sin abordar los impactos acumulativos ni la evaluación conjunta de los subproyectos. A pesar de los reparos expresados por la Superintendencia del Medio Ambiente y la comunidad afectada, la fragmentación inexcusable del proyecto no fue corregida, y el SEA permitió que EFE presentará un nuevo proyecto en vez de ordenar su evaluación integrada, lo cual prolonga el conflicto sin resolver las observaciones ciudadanas.

Esta dilación de más de diez años en la resolución de un conflicto ambiental, tramitado en diversas instancias jurisdiccionales y administrativas, ha impuesto una carga injusta sobre un grupo humano vulnerable, afectando gravemente su calidad de vida. Las reclamaciones presentadas, referidas al fraccionamiento del proyecto y a la falta de consideración de sus observaciones, han sido ignoradas por la institucionalidad ambiental, resultando en una manifestación de denegación de justicia en materia ambiental.

Por otro lado, el SEA ha mostrado un trato preferente ante EFE en las evaluaciones de los subproyectos. En el expediente del proyecto reclamado dicha situación se verifica en las sucesivas solicitudes del titular del proyecto por extensiones de plazo. En total se presentaron cuatro⁴¹ extensiones de plazo, las

⁴¹ Las extensiones de plazo corresponden a las solicitadas en el expediente: Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos. Las cuales fueron solicitadas con fecha 25 de febrero de 2022, 29 de agosto de 2022, 21 de diciembre de 2023 y el 01 de abril de 2024.

cuales fueron aceptadas por el SEA, lo que demuestra excesiva laxitud en la evaluación ambiental, situación irrisoria si consideramos el tiempo de tramitación del proyecto.

Esta situación contraviene los principios de justicia y derechos humanos, tal como lo ha señalado la Corte Interamericana de Derechos Humanos en la Opinión Consultiva 23/2017,⁴² que establece la obligación de los Estados de asegurar un acceso efectivo a la justicia en casos de impacto ambiental.

En última instancia, la impartición de justicia en un proceso kafkiano, caracterizado por laberintos legales y burocráticos, no solo ha frustrado las legítimas expectativas de justicia de la comunidad afectada, sino que constituye una negación efectiva de la justicia ambiental.

CONCLUSIONES:

La falta de consideración a las observaciones expuestas no se condice con el estándar de debida consideración de las observaciones que, de conformidad al Acuerdo de Escazú, el artículo 30 bis de la Ley 19.300, el Instructivo N°130.528 de fecha 01 de abril del 2013 y la jurisprudencia analizada, debió haber seguido la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana al dictar el acto impugnado. Esta falta de argumentación es tan grave que impide apreciar el fundamento del acto administrativo y, por ende, hace arbitraria su dictación y susceptible de reclamación.

La "debida consideración" de las observaciones ciudadanas, como estándar exigido para la autoridad administrativa en la evaluación ambiental, se ha consolidado y robustecido en los últimos años debido a un creciente reconocimiento del derecho a la participación ciudadana en materias ambientales,

⁴² Corte IDH (2017). OC/ 23/2017 DE 15 de noviembre de 2017, solicitada por la República de Colombia, sobre Medio ambiente y Derechos humanos, pág. 93-94

en línea con las obligaciones asumidas por el Estado al ratificar el Acuerdo de Escazú y el espíritu de las leyes que regulan la institucionalidad ambiental. Este marco normativo y la jurisprudencia asociada han establecido un compromiso institucional de mayor profundidad y seriedad en el tratamiento de los planteamientos ciudadanos, configurando una obligación que va más allá de una mera respuesta formal o superficial.

Para cumplir con este estándar de "debida consideración", el Servicio de Evaluación Ambiental debe, en primer lugar, analizar exhaustivamente el contenido de cada observación ciudadana, valorando su pertinencia en relación con los impactos específicos del proyecto en evaluación. Esto implica que la autoridad no puede descartar una observación sin una justificación detallada y fundamentada en criterios técnicos y jurídicos aplicables al caso concreto. La observación debe ser abordada de manera que su respuesta permita visibilizar las razones por las cuales se acepta, modifica o rechaza el punto planteado por la ciudadanía. Así, cualquier pronunciamiento que omita o minimice las observaciones, o bien no entregue razones claras, estará en infracción al estándar de "debida consideración", quedando expuesto a ser considerado como un acto arbitrario por parte de la autoridad, y ser impugnado por medio de una reclamación administrativa.

Este estándar ha evolucionado a partir de la jurisprudencia y el análisis doctrinal, los cuales exigen que la autoridad administrativa no sólo incorpore en el expediente los planteamientos ciudadanos, sino que responda con completitud y claridad, conforme a las exigencias del acuerdo de Escazú y lo dispuesto por el Instructivo N°130.528 de 2013. En este sentido, "debida consideración" implica la necesidad de argumentación precisa, donde se evidencie que cada observación ha sido ponderada en el contexto del impacto ambiental que se debate, de modo que la resolución no solo tenga un fundamento técnico-jurídico sólido, sino que

también refleje el derecho de la ciudadanía a participar de manera efectiva en la decisión final sobre el proyecto.

Cabe recordar que la potestad discrecional del SEA constituye una facultad atribuida a la administración, la cual le permite actuar, en determinados casos, conforme a su apreciación de las circunstancias particulares. Sin embargo, esta potestad no debe confundirse con la arbitrariedad, entendida como un proceder contrario a la justicia, la razón o el derecho, motivado únicamente por capricho o voluntad. A diferencia de lo arbitrario, la discrecionalidad administrativa posee un fundamento, en tanto exige una evaluación razonada de los motivos o razones que sustentan el acto, así como la orientación hacia los fines que persigue.

En consecuencia, cuando la Comisión de Evaluación Regional del SEA, por ejemplo, desestima las observaciones ciudadanas sobre emisiones de ruido alegando que no corresponden al proyecto en evaluación sin ofrecer una fundamentación explícita, no satisface el estándar de evaluación requerido. Tal decisión, carente de justificación, reviste el carácter de un acto arbitrario.

Esta situación resulta aún más preocupante al considerar que la evaluación de este proyecto involucra una comunidad que ha ejercido consistentemente sus derechos, en cada instancia administrativa y judicial, sin que, hasta la fecha, el titular del proyecto haya asumido la responsabilidad de remediar los perjuicios derivados del acto ilegal consistente en el fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express”.

En suma, es menester que la reclamación elevada sea acogida, a objeto de subsanar un proyecto de evaluación deficiente, cuestionado, problemático y vulnerador para las comunidades. No hay mayor interesado que nuestros representados en que comunas como las suyas sean objeto de políticas públicas que traigan desarrollo y democratización de espacios, pero estas deben a lo menos

ser evaluadas de manera honesta, sin subterfugios, en igualdad de condiciones e íntegramente.

En virtud de ello, la Resolución Exenta 202413001330, de 16 de Agosto de 2024, que califica favorablemente el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos”, requiere ser revocada, para subsanar la arbitrariedad consistente en no considerar las observaciones ciudadanas. Además, se hace imprescindible que la autoridad reevalúe el proyecto incorporando las observaciones de la comunidad de forma adecuada, para asegurar que el proyecto cumpla con los requisitos de sostenibilidad y respeto por la totalidad de los derechos de las comunidades aledañas al proyecto que han sido vulnerados durante más de una década.

POR TANTO,

En mérito de lo anteriormente señalado, la Ley N°19.300 en su Párrafo 3° denominado "De la Participación de la Comunidad en el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental", su Reglamento y demás normas citadas, solicitamos tener por formulada en tiempo y forma reclamación en contra de la RCA N° 202413001330, de 16 de Agosto de 2024, notificada el 12 de septiembre del presente año, por la causal de falta de consideración debida de las observaciones PAC que hemos señalado en el cuerpo de esta presentación, acogerla a tramitación y, en definitiva, dar lugar a ella en todas sus partes y declarar que la RCA que calificó favorablemente el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Nos- Santiago”, no dio cumplimiento al mandato legal y constitucional de considerar debidamente las observaciones de los compareciente, y que de ello se sigue una grave afectación a su derecho a vivir en un medioambiente sano, equilibrado y libre de contaminación y, en consecuencia, se **revoque la Resolución de Calificación Ambiental**, y se dicte una nueva, considerando cabalmente las observaciones

efectuadas por los comparecientes, ordenando recalificar el instrumento de ingreso del proyecto al SEIA a través de un **Estudio de Impacto Ambiental**, por presentar los efectos, características o circunstancias de las letras c) y f) del artículo 11 de la Ley de Bases Generales del Medio Ambiente.

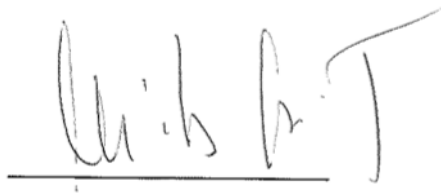
PRIMER OTROSÍ: Asimismo, solicitamos que a efectos de notificaciones, se tenga presente que fijamos como domicilio especial el Departamento de Clínicas Jurídicas de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, ubicado en Santa María 0200, comuna de Providencia, Santiago, y como correo electrónico mngonzal@derecho.uchile.cl

SEGUNDO OTROSÍ: Solicito a UD. tener por acompañados los siguientes documentos:

- Resolución Exenta N° 202413001330 de fecha 16 de agosto de 2024, que califica favorablemente el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos”.
- Resolución Exenta N° 894 de fecha 21 de abril de 2021 de la Superintendencia del Medio Ambiente, que resuelve procedimiento sancionatorio Rol D-039-2016.
- Anexo observaciones PAC.
- Mandato para representar a las personas que indica ante los órganos de la administración del Estado.
- Copia Diario Oficial de fecha jueves 12 de septiembre de 2024.

TERCER OTROSÍ: Sírvase tener presente que mi personería para comparecer en representación de las y los reclamantes consta de la escritura pública de mandato, otorgada con fecha 26 de octubre de 2024, ante el Notario Público de Santiago, doña María Soledad Lascar Merino que se acompaña en un otrosí a esta presentación.

CUARTO OTROSÍ: Solicito se sirva tener presente que, en mi calidad de abogada habilitada para el ejercicio de la profesión, asumo personalmente el patrocinio de esta causa en representación de las y los reclamantes, que mi C.I. es: 7.563.727-3, y que me encuentro domiciliada para estos efectos en Santa María 0200 Providencia, Región Metropolitana.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Luisa B. T.', written over a horizontal line.

C.1. 7.563.727-6