

Ref.: Recursos de Reclamación en contra de la Resolución de Calificación Ambiental N° 202413001330, de 16 de agosto de 2024, de la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, que resolvió calificar favorablemente la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos”.

Ant.: Resolución Exenta N° 202499101949 de 26 de noviembre de 2024, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental que se pronuncia sobre la admisión a trámite de los recursos; y Resolución Exenta N° 2024991011039 de 24 de diciembre de 2024 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental que amplió el plazo para evacuar este informe.

Mat.: Evacúa informe

Santiago, 13 de enero de 2025

Sr.

Juan Cristóbal Moscoso

Director Ejecutivo (S)

Servicio de Evaluación Ambiental

PRESENTE

JAVIER VERGARA FISHER en representación de **EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO** titular del proyecto “**Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos**”, calificado como favorable en lo ambiental mediante Resolución Exenta N° 202413001330, de 16 de agosto de 2024, de la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana (en adelante, e

indistintamente la “**RCA N° 202413001330/2024**” o “**RCA impugnada**”), en procedimiento de reclamación administrativa del artículo 20 de la LBGMA, admitidos a trámite mediante Resolución Exenta N°202499101949, de 26 de noviembre de 2024 (“Resolución de Admisibilidad”), de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (“SEA”) a Uds., respetuosamente digo:

Que, encontrándome dentro del plazo conferido por Resolución de Admisibilidad, notificada por correo electrónico a esta parte con fecha 27 de noviembre de 2024, ampliado por Resolución Exenta N°2024991011039, de 24 de diciembre de 2024, evacúo informe solicitado respecto de la reclamación presentada, solicitando desde ya su absoluto rechazo, conforme a los antecedentes de hecho y argumentos de derecho que a continuación se exponen.

I. LA RESOLUCIÓN RECLAMADA

La Resolución Reclamada en esta oportunidad corresponde a la Resolución de Calificación Ambiental del Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago – Nos”, RCA N°202413001330/2024.

Tal como se desarrollará en el cuerpo de esta presentación, el proyecto calificado ambientalmente por dicha RCA corresponde a un proyecto que fue debidamente evaluado en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, al alero del cual tuvo lugar un proceso de Participación Ciudadana (PAC).

En el mencionado proceso PAC, participaron y observaron los reclamantes del Recurso de Reclamación de autos, a saber, Pamela Isabel Pineda Figueroa, Catalina Bustamante Pineda, Eduardo Bustamante Bustamante, Matías Ignacio Luis Contreras González, Catalina del Rosario Huerta Bau, Lidia Patricia Vera Barrera, Zaydeé Carolina Abdala Moll, Elízabeth Henríquez Leiva y Marcela Candia Cerón.

Los reclamantes enunciados reclaman en la especie que sus observaciones no fueron debidamente consideradas en los siguientes aspectos:

- Alteración a los sistemas de vidas y costumbres
- Alteración de monumentos y sitios patrimoniales
- Presuntos riesgos al Memorial Víctor Jara
- Salud en la población por ruido
- Insuficiencia de las medidas de seguridad planteadas por el proyecto
- Cuestionamientos a la falta de mantenimiento y seguimiento de infraestructuras a largo plazo

Sin embargo, tal como podrá desprenderse de las páginas venideras de la siguiente presentación, la premisa de los reclamantes no es efectiva, por cuanto, sus observaciones sí fueron debidamente consideradas y evaluadas en el marco del expediente de evaluación ambiental, constando aquello en su acto terminal, la RCA N° 202413001330/2024.

II. ANTECEDENTES

1. El Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago-Nos”

El Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago-Nos ”, tiene por objeto 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. Para ello, contempla las siguientes mejoras:

- Se contempla el reemplazo de 14 pasos peatonales tipo pasarela (“PPD”) por pasos peatonales soterrados o pasos multipropósito (“PMP”), además de la construcción de 2 PMP nuevos.

- El mejoramiento de estructuras existentes, a saber, 3 PMP, 3 PPD, 3 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 3 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.
- Con el objetivo de dar continuidad al confinamiento de la vía férrea entre las estaciones de Estación Central 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.
- 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).
- 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.

En definitiva, el proyecto objeto de la presente reclamación busca hacerse cargo de las preocupaciones sobre conectividad que algunos reclamantes manifestaron en la evaluación ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua” (en adelante, “Proyecto Original”), calificado favorablemente por la Resolución Exenta N°373, de fecha 25 de abril de 2013, de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, “RCA N°373/2013”) y que también fueron objeto de la Resolución Exenta N°894 de 21 de abril

de 2021 (“Resolución Exenta N°894/2021”) de la Superintendencia de Medio Ambiente (“SMA”) a lo que nos referiremos a continuación.

2. La vinculación del Proyecto con el procedimiento sancionatorio

En el año 2016, la SMA inició un procedimiento sancionatorio en contra de mi representada, que se tramitó bajo el Rol D-039-2016, por los siguientes cargos:

- Cargo I, consistente en *“la superación del nivel de presión sonora fijado para las Zonas II y III en los puntos, fechas y horarios señalados en la Tabla N° 7 de la resolución sancionatoria, con mediciones que fluctuaron entre los 61 dBA hasta los 86 dBA, calculado de acuerdo con lo establecido en el D.S. N° 38/2011, generándose excedencias que van desde 1 dBA hasta los 26 dBA por sobre el máximo establecido en el D.S. N° 38/2011”*¹, aplicándose en virtud de ello una multa de 445 UTA; y
- Cargo II, 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 la forma de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental”*², aplicándose una multa por este concepto de 1.071 UTA.

Dicho sancionatorio, culminó con la Resolución Exenta N°894 que sancionó a EFE por ambos cargos, con una multa total de 1.516 UTA, con ocasión de que dicha entidad tuvo por configuradas dos infracciones a la normativa ambiental y requirió en su resuelto segundo, lo siguiente:

SEGUNDO. Requerimiento de ingreso al SEIA. En virtud de los antecedentes analizados por este servicio, los cuales se encuentran disponibles en el expediente del presente procedimiento sancionatorio, se requiere al titular para

¹ Resuelto primero de la Resolución Exenta N° 894, de fecha 21 de abril de 2021, de la Superintendencia del Medioambiente, en virtud de la cual se resuelve el procedimiento administrativo sancionatorio ROL D-039-2016.

² Resuelto primero de la Resolución Exenta N° 894, de fecha 21 de abril de 2021, de la Superintendencia del Medioambiente, en virtud de la cual se resuelve el procedimiento administrativo sancionatorio ROL D-039-2016.

que, en un plazo de 15 días hábiles, presente a este organismo, para su aprobación, **un cronograma de trabajo en el que se establezcan todas las acciones que serán realizadas para materializar el reingreso del proyecto “Seguridad y Confinamiento” al SEIA.** En este sentido, es importante destacar que el desistimiento del procedimiento de evaluación en curso, refuerza la necesidad de regularizar a la brevedad posible el respectivo proyecto. En dicha evaluación la empresa deberá procurar considerar un proceso de participación ciudadana, que recoja los diversos temas que se levanten, entre ellos; la situación de las personas que habitan en el área colindante al proyecto; la situación de monumentos y sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico, y en general, los pertenecientes al patrimonio cultural; seguridad vial; medidas de mejoramiento y rehabilitación del entorno urbano en áreas afectadas: medidas de aseo y ornato; entre otras. (El destacado es propio).

En contra de dicha Resolución, con fecha 29 de abril de 2021, mi representada interpuso recurso de reposición solicitando la absolución de EFE respecto del Cargo N°2, Fraccionamiento del proyecto “Rancagua Express”.

Dicho recurso, fue rechazado mediante el Resuelvo primero de la Resolución Exenta N°624, de 26 de abril de 2022, de la SMA; ahora, el Resuelvo segundo de dicha Resolución modifica de oficio el Resuelvo Segundo de la Resolución Exenta N°894/2021 recién citado, en orden a requerir a mi representada a **informar a la SMA la obtención de la RCA favorable del proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago – Nos”, que fue ingresado a tramitación en diciembre de 2021.** De este modo, la SMA entendió que este Proyecto permitía cumplir con el requerimiento de ingreso efectuado originalmente en la Resolución Exenta N°894/2021.

Sin perjuicio de lo anterior, en virtud de lo establecido en el N°3 del artículo 17 de la Ley N°20.600 que crea los Tribunales Ambientales, mi representada interpuso una reclamación judicial en contra de la Resolución Exenta N°624, del 26 de abril de 2022, que rechazó el recurso de reposición incoado, la que se encuentra siendo tramitada bajo el Rol R-346-2022 ante este Ilustre Tribunal, y que luego de la vista de la causa efectuada el día 13 de diciembre de 2022, se encuentra en estado de acuerdo desde el 05 de septiembre del año 2024.

Ninguno de los interesados de ese procedimiento – que cabe destacar, son asesorados por la misma abogada - ha cuestionaron tal decisión de la SMA, en cuanto a que esta entidad fiscalizadora decidió que la DIA presentada a evaluación por mi representada, y cuya resolución es reclamada en esta oportunidad, era el instrumento adecuado para solucionar los cuestionamientos legales levantados por la SMA. Lo anterior, en atención a que, tal como se detallará en este escrito, son los reclamantes quienes en esta oportunidad vienen en alegar “fraccionamiento del proyecto”. Lo anterior, llama incluso más la atención considerando que estos observantes, hoy reclamantes, sin perjuicio que reclamaron respecto de la RCA del proyecto original, decidieron no hacerlo respecto de la resolución sancionatoria de la SMA, conformándose con ella. .

3. El procedimiento de evaluación ambiental

Con fecha 30 de noviembre de 2021 se ingresó al SEIA la Declaración de Impacto Ambiental (“DIA”) del Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago – Nos”, declarándose admisible a través de la Resolución Exenta N° 202113001250 de 03 de diciembre de 2021.

El Proyecto contó con dos ICSARAs, dos Adendas y un proceso de participación ciudadana abierto por Resolución Exenta N°202213101226 de 11 de abril de 2022, y que dio lugar a observaciones de aproximadamente 160 personas, entre los cuales se encontraban los reclamantes.

Contó con los pronunciamientos de todos los Órganos de la Administración del Estado con competencia ambiental (“OAECA”) y un Informe Consolidado de Evaluación (“ICE”) con recomendación de aprobación.

Finalmente, con fecha 05 de agosto de 2024 sesionó la Comisión de Evaluación de la Región Metropolitana de Santiago, dictándose finalmente la Resolución Exenta N°202413001330 de 16 de agosto de 2024 (“RCA”).

4. La reclamación de autos

Los reclamantes son un grupo de personas que llevan varios años litigando en contra del Proyecto Original) a través de denuncias ante la SMA y distintas acciones administrativas, judiciales, cautelares, entre otras. Esta parte no cuestiona que se encuentran en su derecho a ejercer las acciones que les otorga la Ley para la defensa de sus intereses, pero ello debe hacerse también con las limitaciones indicadas en la misma norma, evitando un uso injustificado o incluso abusivo de estos mecanismos como ha ocurrido en la especie.

Sin perjuicio de ello, y más allá de la discrepancia o no sobre la estrategia de defensa efectuada por los reclamantes, vale la pena preguntarse ¿qué es lo que están buscando con estas acciones? Acciones que, insistimos, datan de hace más de 10 años. La pregunta resulta del todo válida, dado que la RCA impugnada justamente se hace cargo de los problemas de conectividad que motivan su oposición al Proyecto Original mejorando la conectividad urbana de un lado a otro de la línea y disminuyendo sus tiempos de desplazamiento, y conservando los beneficios que el proyecto Ferroviario ha significado para cientos de miles de personas, con sobre 20 millones de viajes al año.

Transparentar esta situación, permitirá ver con claridad que la real motivación de estos reclamantes no es una “indebida consideración de sus observaciones”, sino que una disconformidad con el Proyecto completo (original y su modificación) porque no permite cumplir con sus expectativas de tener un tren subterráneo.

III. RAZONES PARA EL RECHAZO DEL RECLAMO

Conforme se desarrollará en el cuerpo de esta presentación, esta reclamación debe ser rechazada por cuanto adolece de serias falencias en su fundamentación, en atención a que las observaciones **fueron debidamente consideradas y adicionalmente encuentran respuesta en los antecedentes de la misma evaluación.**

Ninguna de las alegaciones que se incorporan en esta reclamación son suficiente para desvirtuar lo contrario, al sustentarse en algunos casos en una mera reiteración de las observaciones reclamadas, y en otros casos, en cuestiones que son ajenas a este Proyecto y su evaluación.

Estas razones serán desarrolladas de manera pormenorizada en lo que sigue de este capítulo.

1. El reclamo se funda en la mera disconformidad de los reclamantes con la respuesta de la autoridad

La presente reclamación administrativa carece de todo fundamento al sustentarse únicamente en la disconformidad de los reclamantes con la respuesta entregada por la autoridad. Sobre este punto, recordemos que la presente reclamación administrativa interpuesta en virtud del artículo 30 bis en relación al artículo 20 de la LBGMA, tiene como única causal la “falta de debida consideración de observaciones ciudadanas”. Así se desprende claramente del inciso 5 del artículo 30 bis³ que dispone:

Cualquier persona, natural o jurídica, cuyas observaciones señaladas en los incisos anteriores 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 ahí que resulta absolutamente necesario para fundar el presente reclamo que quienes lo presentan, indiquen con claridad cuáles son **las observaciones no consideradas y los fundamentos** que sustentan dicha alegación. Ello, se desprende claramente del artículo 78 inciso 2 del D.S. 40 de 12 de agosto de 2013 dictado por el Ministerio de Medio Ambiente, Reglamento del SEIA, en virtud del cual:

El recurso deberá **indicar qué observaciones, de aquellas formuladas en la oportunidad legal, no fueron debidamente consideradas en los fundamentos de la resolución y los fundamentos de dicho reclamo.** De lo contrario, no será admitido a trámite. La resolución de admisión a trámite será

³ Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente

dictada dentro de quinto día de presentado el recurso y se notificará a los reclamantes y al titular del proyecto o actividad (énfasis agregado).

La doctrina ha señalado que “se trata de un deber de fundamentación que debe cumplir el impugnante, y **es muy relevante, dado que marca los límites en los que se desarrollará la eventual impugnación judicial**”⁴ (énfasis agregado). Agrega además que “**sólo se puede interponer el recurso por las observaciones que haya efectuado el reclamante** en la evaluación. No puede alegar la falta de ponderación de observaciones realizadas por otras personas naturales o jurídicas, esto es, no cabe valerse o hacerse del contenido de observaciones ajenas. **Si no se cumple con estos requisitos, el recurso puede ser declarado inadmisibile**”⁵ (énfasis agregado).

La necesidad de fundamentación de la reclamación que cuestiona la legalidad de un acto administrativo, como el impugnado, es de toda lógica y fluye con claridad no sólo de la disposición citada, sino también de la presunción de legalidad consagrada en el artículo 3 inciso final de la Ley N°19.880 de Bases del Procedimiento Administrativo que les afecta. Así lo ha sostenido, por ejemplo, el Tercer Tribunal Ambiental en la sentencia Rol R-10-2020 de donde se sostuvo que la reclamación que formula alegaciones permite romper la presunción de legalidad ya referida:

Que, como se puede apreciar, en primer lugar, el recurso administrativo es genérico, limitándose el reclamante a plantear alegaciones -N°14- sin concretar su fundamentación, de manera que impidió a la autoridad realizar una respuesta con un genuino sentido de revisión. Es decir, la poca densidad del motivo esgrimido obligó a la autoridad a realizar un análisis y reproducción completa del tema, cuestión que desvirtúa éste -y cualquier otro- procedimiento de revisión. **El recurso administrativo, para cuestionar la presunción de legalidad, debe plantear argumentos específicos en relación a la respuesta de la observación**”⁶ (énfasis agregado).

De ahí que resulta un requisito mínimo de quien alegue la ilegalidad de un acto destruir dicha presunción de legalidad, que en este caso se realizará de la forma señalada en

⁴ HUNTER Iván: Manual de Derecho ambiental chileno. Tomo I., 2023, DER ediciones, p. 497.

⁵ Ibidem.

⁶ Tercer Tribunal Ambiental, Rol R-10-2020, considerando nonagésimo tercero.

el artículo 78 del Reglamento del SEIA, esto es, indicando qué observaciones no fueron debidamente consideradas y por qué razón.

No basta para cumplir con dicho requisito que la falta de consideración se sustente en la mera disconformidad con el Proyecto o la respuesta. Sobre este último punto, el Segundo Tribunal Ambiental en sentencia de causa Rol R-131-2016 lo ha sostenido en los siguientes términos:

“la debida consideración de las observaciones ciudadanas, por parte de la Administración, obviamente no implica concluir en una posición favorable a lo observado [...]”

Lo cierto es, que el presente reclamo no cumple con dichos requisitos, careciendo de toda fundamentación, sustentando la falta de consideración en una reiteración de la misma observación formulada (ahora transformada en una alegación) y en alegaciones genéricas sobre el incumplimiento de ciertos criterios del Ord. D.E. N°130528, de 1 de abril de 2013 del SEA, que imparte instrucciones sobre la consideración de observaciones ciudadanas.

Ello sólo evidencia que el único fundamento de la presente reclamación no es otro que la disconformidad con la respuesta entregada por la autoridad, cuestión que como señalamos, no permite cumplir con el estándar de fundamentación exigido en el artículo 78 del Reglamento del SEIA.

A mayor abundamiento, cada una de las respuestas que brindó el SEA a las observaciones reclamadas fueron debidamente consideradas, en ese sentido y al contrario de lo alegado por los reclamantes, en las respuestas del SEA se cumplió cabalmente con los criterios de completitud y precisión, autosuficiencia, claridad e independencia.

En ese orden de ideas, la autoridad se encargó de identificar cada uno de los temas planteados por los observantes y se hizo cargo en sus respuestas, de tal manera que lo respondido por el SEA fue completo y pormenorizado. Además, tuvo en

consideración todos los antecedentes del proyecto y su respuesta no fue una mera reiteración de lo señalado por el titular.

2. El proyecto debería haber ingresado por EIA

Durante la evaluación, los reclamantes sostuvieron en sus observaciones que el Proyecto debería haberse sometido por EIA al generar los efectos del artículo 11 letra c) y f)⁷.

En primer término, y como se ha enunciado, debemos hacer presente que esta alegación atenta contra los propios actos de los reclamantes. En efecto, ellos no se hicieron parte en el procedimiento sancionatorio de la SMA y su abogada asesora no reclamo de la Resolución N° 894/2022 de la SMA que modificó el resuelto Segundo de la Resolución Sancionatoria en el sentido de continuar con la tramitación del proyecto que había sido recientemente sometido al SEIA, hasta la obtención de la RCA Favorable. ¿Cuál era ese proyecto? Precisamente el reclamado hoy. ¿Cómo había ingresado a evaluación, lo cual era conocido por la SMA y los actuales reclamantes y su asesora? Se presentó mediante una DIA. ¿Qué hicieron los reclamantes respecto de dicha sanción? Estos reclamantes se conformaron con la resolución de la SMA, no haciéndose parte del sancionatorio y, por tanto, no cuestionándola. Dicha posición también fue adoptada por la abogada de los reclamantes de autos que también es abogada de los interesados del sancionatorio.

A pesar de que lo anterior no es parte de la consideración de las observaciones, es motivo suficiente para rechazar esta reclamación.

Ahora bien, no obstante lo señalado en los párrafos precedentes, en los siguientes Capítulos del presente Informe, se desarrollarán, punto por punto, aquellas consideraciones que fundamentan que no se generan ninguno de los efectos, características y circunstancias establecidos en el artículo 11 de la LBGMA y por tanto, corresponde que el Proyecto se haya sometido al SEIA mediante una DIA.

⁷ Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

2.1. Alteración a los sistemas de vida y costumbres

2.1.1. Aspectos relevantes abordados durante la evaluación.

En primer lugar, previo a referirse al fondo de lo planteado por los reclamantes, es necesario hacer presente que si bien, el recurso presentado contiene un anexo en el cual se acompañan las observaciones que las recurrentes han estimado que no fueron debidamente consideradas en los fundamentos de la Resolución Reclamada, el documento se limita a señalar la respuesta otorgada por la Autoridad, **sin desarrollar los argumentos y/o fundamentos que permitan sostener en qué sentido las observaciones individualizadas no fueron adecuadamente consideradas.**

Así, como señalamos precedentemente, se infringe abiertamente el artículo 78 del Reglamento del SEIA, evidenciando del análisis del reclamo que se limita a enunciar las observaciones realizadas y a señalar criterios genéricos, sin atribuirlos a observaciones específicas y sin indicar de qué manera la respuesta a las observaciones reclamadas no consideran adecuadamente lo solicitado.

En este sentido, en lo que respecta a la vía de ingreso al SEIA del Proyecto reclamado, considerando particularmente que, a juicio de la reclamante, el Proyecto debió haber ingresado al SEIA por medio de un Estudio de Impacto Ambiental (“EIA”) al generar los efectos, características y circunstancias contemplados en los literales c) y f) del artículo 11 de la LBGMA, pormenorizados en los artículos 7 y 10 del Reglamento del SEIA, es necesario señalar, en primer lugar, que los literales c) y f) del artículo 11⁸ establecen que requerirán la elaboración de un EIA, los proyectos y actividades que generen o presenten 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; f) Alteración de monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y, en general, los pertenecientes al patrimonio cultural.”
--

⁸ Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

En este orden de consideraciones, para efectos de descartar el efecto a la alteración de los sistemas de vida y costumbre, contemplado en el artículo 11 letra c) de la LBGMA, se tuvo en consideración lo siguiente:

- El Proyecto tiene por objeto aumentar la seguridad de la faja vía, complementando el aislamiento a través de obras que **faciliten la conectividad de personas entre ambos sectores de la faja existente**, sin interrumpir el paso del tren y sin intervenir espacios de uso por grupo humanos. De este modo, consta en los antecedentes relacionados al componente Medio Humano del Proyecto (Anexo 2.5. de la DIA del Proyecto) que no se registran actividades o grupos humanos que utilicen espacios para la extracción de recursos naturales. El Proyecto no genera obstrucción o restricción a la libre circulación, conectividad o el aumento significativo de los tiempos de desplazamiento. De hecho, según consta en el marco de la evaluación del Proyecto, en el escenario más desfavorable, **los tiempos de desplazamiento se verán aumentados en 18 segundos aproximados dado el uso de pasarelas provisorias y en 90 segundos respecto del desvío peatonal manteniendo el nivel de servicio de las respectivas veredas.**⁹ Dicho aumento, además de ser irrelevante, **es temporal** porque se encuentra acotado sólo a la fase de construcción que, – en consideración a la duración más extensa de los trabajos considerados para cada frente de trabajo – será de 157 días. Adicionalmente, el Proyecto considera que las obras no se realicen de forma simultánea con otras obras que se encuentren aledañas geográficamente, es decir que no se ejecuten dentro del mismo grupo de trabajo para reducir cualquier tipo de afectación.
- El Proyecto no genera una alteración al acceso o a la calidad de bienes, equipamientos, servicios o infraestructura básica. Los antecedentes de la

⁹ Resolución de Calificación Ambiental N°202413001356/2024, que califica favorablemente el Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos.” Considerando 5.3. “Reasentamiento de Comunidades Humanas o Alteración Significativa de los Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos”; página 34 y siguientes.

evaluación permitieron concluir que los diversos equipamientos identificados en el área de influencia del Proyecto, no se verán alterados o afectados por las partes, obras y acciones del mismo (el detalle de los servicios básicos se encuentra pormenorizado en el capítulo 5.5. Dimensión Bienestar Social Básico, Anexo 2.5. “Informe de Medio Humano” de la DIA). A mayor abundamiento, del análisis de antecedentes y de visitas de caracterización ejecutadas por el Titular, se evidencia que las ferias existentes identificadas no se verán afectadas por las partes, obras y acciones del Proyecto y que las obras de reemplazo de las pasarelas existentes por Pasarelas Multipropósito serán acotadas en el tiempo y no modificarán el funcionamiento de las respectivas ferias.¹⁰

Sin perjuicio de ello, con el objeto de evitar la intervención del funcionamiento normal de las ferias identificadas, el Proyecto contempla el “CAV: Restricción de trabajos para asegurar el normal funcionamiento de ferias libres”, el cual, asegura que no se desarrollarán obras en los días de funcionamiento. Por tanto, el Proyecto no genera alteración significativa, o afectará el acceso o calidad de los bienes y servicios del área de influencia.¹¹

- El Proyecto no genera una dificultad o impedimento para el ejercicio o la manifestación de tradiciones, cultura o intereses comunitarios, que puedan afectar los sentimientos de arraigo o la cohesión social de los grupos humanos emplazados en su área de influencia. Sobre el punto, es necesario aclarar que las partes, obras y acciones del mismo se relacionan, para estos efectos, al Memorial de Víctor Jara, el cual corresponde al Monumento Histórico “Sitio donde fueron encontrados los cuerpos de Víctor Jara, Litre Quiroga y otras tres personas que no han sido identificadas”. En atención a lo anterior, el Proyecto contempla la ejecución de obras de mejora del entorno del Monumento restituyendo los espacios deteriorados entorno a la placa conmemorativa para

¹⁰ Sección 6.3. literal c), del Informe Consolidado de Evaluación del Proyecto; página 71 y siguientes.

¹¹ Sección 6.3. literal c) y 10.1.3., del Informe Consolidado de Evaluación del Proyecto; página 71 y 118, respectivamente.

entregar un mayor valor al lugar. Dichas obras, conforme se detallará en el punto 2.2. “Alteración de monumentos y sitios patrimoniales” del presente Informe, se encuentran acotadas a obras de 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. Dichas obras, permitirán, a su vez, mantener el carácter de espacio comunitario de encuentro destinado a áreas de uso público.

Finalmente, se hace presente que en lo que respecta a la duración y/o magnitud de la alteración en sus formas de organización social particular, cabe señalar que dentro del área de influencia no se desarrollan prácticas que puedan ser afectadas.¹²

Como veremos en lo que sigue, estas consideraciones se tuvieron a la vista a la hora de descartar el impacto y por sobre todo, responder la observación ciudadana, no aportando los reclamantes ningún antecedente serio que pueda desvirtuarlo.

2.1.2. Las observaciones sobre la generación del impacto del artículo 11 letra c) de la LBGMA fueron debidamente abordadas

En el marco de la evaluación ambiental del Proyecto, los reclamantes formularon diversas observaciones relacionadas a que el Proyecto debió ingresar al SEIA por medio de un EIA, las cuales versan (entre otras materias) en la alteración de los sistemas de vida y costumbre, en atención a lo dispuesto en el literal c) del artículo 11 de la LBGMA. Sin perjuicio de la alegación general presentada por mi representada, respecto a la omisión de reclamación de los reclamantes relacionadas a la resolución de la SMA que resolvió la reposición de mi representada (Resolución Exenta N°624, de fecha 26 de abril de 2022, de la SMA), es posible señalar que estos puntos fueron además adecuadamente abordados en el proceso de evaluación del proyecto.

¹² Cabe señalar que, conforme se indica en el punto 6.3 del Informe Consolidado de Evaluación, “por tratarse de organizaciones funcionales éstas no realizan prácticas productivas o de recolección específicas”.

En este sentido, indicaron en el Recurso de Reclamación que las obras del 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. Al respecto, señalaron, particularmente, dos observaciones realizadas en el marco de la evaluación ambiental que, a su parecer, no fueron debidamente abordadas por la autoridad.

Sobre este punto, las únicas observaciones citadas y a que se refiere este apartado, con su respectiva respuesta del SEA, se pueden revisar en el siguiente cuadro.

Nº	Observación	Respuesta
8 ¹³	“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. Está situación es manifiesta, en el caso de obras que implican la demolición y retiro de pasos peatonales desnivelados, se tendrán que instalar pasarelas mecano provisionales, cuyo impacto en teoría es solamente de 0,14 minutos. Sin embargo, el proyecto no tiene 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”.	“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)” (énfasis agregado).

¹³ Observación realizada por 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.

38 ¹⁴	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 “Según consta en el expediente de evaluación, el Proyecto respetará la ubicación de las pasarelas actuales que serán desmanteladas y/o retiradas para la instalación de los nuevos pasos multipropósito, esto con el fin de no modificar las costumbres de la comunidad asociada al uso y ubicación de estos pasos. Para ello se considera que en ningún momento se verán interrumpido los accesos, ya que, durante la fase de construcción, se proporcionaran pasos provisorios mientras se desarrollan los trabajos construcción de los pasos ubicados en los mismos lugares de las pasarelas. Asimismo, en aquellos pasos multipropósito emplazados próximos a las pasarelas a retirar, se esperará la ejecución del paso antes del retiro de la pasarela. De esta forma se mantendrá la libre circulación tanto a servicios básicos, municipales, poblaciones aledañas, etc. Por otro lado, se debe mencionar que dentro del alcance del proyecto se contemplan tanto mejoras en la conectividad para los peatones como mejoras en iluminación, vigilancia en accesos a estaciones, pasos multipropósito para asegurar la accesibilidad universal y reposición de los entornos inmediatos, a fin de tener un entorno agradable, limpio y seguro para los peatones. Para evitar las deficiencias que poseen actualmente los pasos multipropósito, como son los cortes de luz y robos, el proyecto considera para los pasos multipropósito el suministro e instalación de elementos de iluminación y televigilancia, proporcionando sistemas antivandálicos, con el fin de mejorar la seguridad del entorno. Las mejoras en la iluminación del entorno a los pasos multipropósito generarán un ambiente protegido y seguro para peatones y mejoras en la visibilidad. Con el fin de mejorar la conectividad peatonal del tramo Santiago-Nos, se plantea dentro del alcance del proyecto la reposición de la pavimentación asociados a los entornos de la infraestructura EFE y sectores afectados, con el fin de facilitar la accesibilidad universal tanto en estaciones, paso multipropósito y pasarelas, por lo que se ejecutara la reposición de las áreas afectadas efectuando trabajos de reposición de pavimentos, canalizaciones, cableados, postes y luminarias.” (énfasis agregado).
------------------	---

¹⁴ Catalina del Rosario Huerta Bau.

De lo expuesto, se puede concluir que el SEA, en el marco de las facultades establecidas en el inciso tercero del artículo 29 de la LBGMA ha considerado y se ha hecho cargo debidamente de las observaciones individualizadas en el presente Informe. Así, respecto a las preocupaciones sobre un presunto aumento significativo en los tiempos de desplazamiento, sostiene que el Proyecto (i) respetará la ubicación de las pasarelas actuales; (ii) no interrumpirá ningún acceso durante la construcción mediante la instalación de pasos provisorios; (iii) en aquellos pasos multipropósito emplazados próximos a las pasarelas a retirar, se esperará la ejecución del paso antes del retiro de la pasarela; (iv) aumentará la conectividad y mejorará la infraestructura. En base a estas acciones, se concluye además que no se interrumpirá la libre circulación hacia los servicios básicos.

De este modo, la autoridad aborda adecuadamente la observación sin que los reclamantes incluyan en su reclamación sustento suficiente para contrariar dicha conclusión. En efecto, si bien individualizan estas observaciones para efectos de cuestionar en su recurso la determinación de la vía de ingreso del Proyecto, del análisis pormenorizado del Recurso de Reclamación **no es posible identificar fundamento alguno que sostenga de qué forma las observaciones individualizadas no fueron adecuadamente consideradas.**

De hecho, se limitan a enunciar aquellas observaciones que abordan la materia, indicando adicionalmente que la ejecución del Proyecto implica la 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. Todo ello, para luego sostener en su acápite 5.2.1.c) de la reclamación de forma genérica, que la respuesta incumpliría los criterios de completitud, precisión y autosuficiencia del Oficio Ord. N°130.528, de fecha 1 de abril de 2013. De la respuesta entregada por el SEA, queda en evidencia que, contrario a lo sostenido por los reclamantes, en lo que respecta a la alteración

significativa de los sistemas de vida y costumbre¹⁵, dicha respuesta sí cumple con los criterios señalados.

Por lo demás, existen en los antecedentes de la evaluación un conjunto de antecedentes que permiten ratificar la respuesta del SEA en orden a descartar el impacto señalado.

Así, respecto de las materias abordadas por los Reclamantes en sus observaciones, el Proyecto, según se describe en Anexo Actualizado de Respuestas a Observaciones Ciudadanas de la Adenda Complementaria (página 23 y ss.), tiene por objeto mejorar la situación actual respecto de los sistemas de vida y costumbre de las personas que habitan en el Área de Influencia, mejorando los tiempos de circulación y la seguridad del área, sin disminuir la calidad en los sistemas de vida.

En este sentido, en Anexo 16 de la Adenda se incorpora análisis de impacto sobre los tiempos de desplazamiento, tanto para vehículos como para peatones. Del análisis se desprende, entre otras consideraciones, que, en primer lugar, es necesario señalar para la determinación de los efectos del Proyecto, se han considerado las diferentes dimensiones que componen el área de influencia¹⁶, junto a aquellas variables que permiten su adecuada caracterización, tales como, la estructura etaria, el sexo, sitios de interés, entre otros.

A mayor abundamiento, en consideración a las observaciones de los reclamantes, es necesario señalar que los grupos etarios que se encuentran en el área de influencia del Proyecto fueron adecuadamente caracterizado conforme se dispone en la citada Guía de Área de Influencia de los Sistema de Vida y Costumbre de Grupos Humanos en el SEIA (SEA, 2020). De esta forma, según se evidencia en Anexo 2.5. de la DIA “Informe de Medio Humano”, dentro del marco de la dimensión demográfica de los grupos humanos que habitan el Área de Influencia del Proyecto, se desarrolló el respectivo

¹⁵ Los aspectos relacionados a la alteración de monumentos y sitios patrimoniales serán abordados en el capítulo siguiente.

¹⁶ En consideración a lo dispuesto en Guía “Descripción del Área de Influencia de los Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos” (SEA, 2020).

análisis, dando cuenta que la mayor cantidad de las personas forman parte del tramo que se encuentra entre los 15 y los 64 años, el cual concentra un 70,4% de la población, seguido por el tramo que considera a las personas entre 6 a 14 años (11,8%). En tercer lugar, el tramo que comprende a las personas de 65 años y más (10,2%). Finalmente, el porcentaje restante (7,6%) forma parte de la población entre 0 y 5 años.

En este orden de consideraciones, el Proyecto, para efectos de determinar el aumento de los tiempos de desplazamiento de las personas, consideró las “Velocidades Medias Normales de Peatones de Distintos Grupos en Terreno Llano y para Densidad Bajas”, conforme se evidencia en Figura 6-1 del citado Anexo 16 de la Adenda, con el objeto de considerar el impacto respecto de los distintos grupos etarios que conforman los grupos humanos que se encuentran en el Área de Influencia para realizar el cálculo de los tiempos señalados.

Figura 1: Velocidades Medias Normales de Peatones de Distintos Grupos en Terreno Llano y para Densidad Bajas

Figura 6-1. Velocidades Medias Normales de Peatones de Distintos Grupos en Terreno Llano y para Densidad Bajas

EDAD Y SEXO	Velocidad (km/h)	Velocidad (m/s)
HOMBRES DE MENOS DE 55 AÑOS	6,0	1,7
HOMBRES DE MAS DE 55 AÑOS	5,5	1,5
MUJERES DE MENOS DE 50 AÑOS	5,0	1,4
MUJERES DE MAS DE 50 AÑOS	4,7	1,3
MUJERES CON NIÑOS	2,5	0,7
NIÑOS DE 6 A 10 AÑOS	4,0	1,1
ADOLESCENTES	6,5	1,8

Fuente: Tabla 2.02.401 (1)A – Manual de Vialidad Urbana del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (REDEVU), 2009.

Fuente: Anexo N°16, Adenda, Proyecto

Sobre esta base, se ha desarrollado una estimación del aumento de los tiempos de desplazamiento en aquellos puntos de desvío peatonal hacia veredas opuestas considerando un tiempo promedio entre los tiempos de desplazamiento de todos los tipos de peatones para efectos de determinar el nivel de servicio. En virtud de lo anterior, se concluye que se mantiene un nivel de servicio A en ambos periodos analizado (punta mañana y punta tarde), aun cuando se incorpore el flujo peatonal de la vereda opuesta.

A mayor abundamiento, respecto de los impactos identificados, cabe señalar que, respecto del reemplazo de las pasarelas existentes, solo 6 de los 14 pasos que serán reemplazados por PMP, serán demolidos con anterioridad a la construcción de los nuevos PMP. Respecto de estos pasos, se instalarán estructuras de mecano provisionales a una distancia entre 6 a 12 metros de la ubicación actual, de manera que, los tiempos de desplazamiento no se vean alterados de forma considerable.¹⁷

De esta manera, para efectos del análisis del peor escenario, se ha estimado, que la ruta será aumentada en 24 metros lo que genera un aumento de 18 segundos aproximados respecto de la situación actual. Ahora bien, respecto del aumento de los tiempos de desplazamiento generado por el tránsito en la vereda opuesta debido a las obras del Proyecto durante la fase de construcción (lo que se encuentra acotado a dos pasos correspondientes a PVI Lo Ovalle y PVI Gran Avenida), en el peor escenario, los tiempos se verán aumentados en 90 segundos aproximados.

Ahora bien, para la determinación de la significancia del impacto asociada al aumento de los tiempos de desplazamiento se ha tenido a la vista las siguientes consideraciones:

“- Características de cada obra (mejoramiento con y sin intervención vía, obras de construcción de Paso Multipropósito con frentes de trabajo e instalaciones de faenas) respecto a su ubicación y ocupación de vereda, ciclovía o calzada, en caso de corresponder.

- Caracterización del flujo vehicular y peatonal adyacente a cada acceso (oriente y poniente) de los frentes de trabajo y del acceso de las instalaciones de faenas, obtenido por medio de mediciones en terreno continuas por 13 horas.

¹⁷ Resolución de Calificación Ambiental N°202413001356/2024, que califica favorablemente el Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos.” Considerando 5.3. “Reasentamiento de Comunidades Humanas o Alteración Significativa de los Sistemas de Vida y Costumbres de Grupos Humanos”; página 34 y siguientes.

- Análisis de la generación y atracción de viajes del Proyecto hacia y desde los frentes de trabajo e instalaciones de faenas; cálculo de capacidad de reserva y grados de saturación de las rutas”¹⁸.

En consideración a lo anterior, se determinó la variación del tiempo de viaje de los vehículos, la modificación del tiempo de viaje peatonal producto de la reasignación de flujo a la vereda opuesta, y aquella generada por la circulación a pasarela provisoria, acreditándose que no se generará un efecto adverso en la circulación peatonal.

Adicionalmente, es necesario hacer presente que, los efectos sinérgicos generados con la fase de operación del Proyecto “Mejoramiento Integral Infraestructura ferroviaria tramo: Santiago – Rancagua”¹⁹, calificado favorablemente RCA N°373/2013, no implica una modificación de los tiempos de desplazamiento evaluados por el Proyecto, de manera que no se configurarán los efecto, característica o circunstancia del artículo 11, en lo que dice relación al literal c) del artículo 7° del RSEIA.

En segundo lugar, en lo que respecta a aquellas materias relacionadas a las necesidades de la comunidad, cabe hacer presente que, en el acápite 5.5 Dimensión Bienestar Social Básico del Anexo 2.5. de la DIA, se detallan aquellos servicios básicos que se encuentran dentro del Área de Influencia del Proyecto, los cuales fueron identificados y considerados para efectos de la elaboración del Proyecto.

En atención a lo anterior, cabe señalar que, las obras del Proyecto se encuentran circunscritas en la faja vial y a aquellas obras relacionadas a las estructuras de paso de un lado de la faja a otra, tanto peatonales como vehiculares, de manera que, no alterara en forma alguna los servicios básicos que se encuentran emplazados dentro del Área de Influencia o su acceso. Es más, en armonía con lo señalado en los párrafos precedentes, las obras del Proyecto no solo consideran generar una mejora en los

¹⁸ Informe Consolidado de Evaluación, Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos.”, acápite 6.3 “Sobre la inexistencia de reasentamiento de comunidades humanas o alteración significativa de los sistemas de vida y costumbres de grupos humanos”; páginas 68-69.

¹⁹ Se hace presente que la construcción del Proyecto se desarrollará en los periodos en que el proyecto individualizado se encuentre solo en fase de operación.

tiempos de desplazamiento, sino que también, los PMP se han desarrollado con un diseño que contempla, entre otras consideraciones, mejorar accesibilidad universal, reparar iluminación, cableado, hermosamiento/paisajismo, seguridad peatonal y cámaras.

Por tanto, para efectos del descarte de aquellos efectos, características y circunstancias establecidos en el literal c) del artículo 7 inciso 6 del Reglamento del SEIA, el Proyecto no solo ha acreditado debidamente el debido descarte, sino que, también, se evidencia una mejora integral de las condiciones del área de influencia, la cual ha contemplado, dentro de su Dimensión de Bienestar Social las características de los diferentes grupos etarios para efectos de determinar los impactos del Proyecto.

Finalmente, es necesario hacer presente que, los reclamantes confunden la forma de determinación de vía de ingreso de un Proyecto al SEIA. En este sentido, en su observación se limita a cuestionar los valores definidos para efectos del cálculo del aumento de los tiempos de desplazamiento y que no considera las necesidades de la comunidad, tomando como ejemplo, consideraciones especiales respecto del rango etario de la población que usa las pasarelas. Adicionalmente, en el marco del Recurso de Reclamación, en el acápite 5.2.1., si bien los reclamantes hacen referencia a la vía de ingreso, no incorporan ningún análisis o antecedente que permita concluir que el Proyecto debió ingresar por medio de un EIA.

Por tanto, conforme se ha acreditado, el Proyecto ha presentado antecedentes suficientes para acreditar el debido descarte de los efectos, características y circunstancias del artículo 11 de la LBGMA literal c), de manera tal que, las obras generan una mejora en los tiempos de desplazamiento (en promedio y una afectación menor en el escenario más desfavorable), en la accesibilidad universal (y otros aspectos) para los diferentes grupos humanos que utilizaran los pasos peatonales y vehiculares, de manera tal que no alteraran los servicios básicos existentes en el Área de Influencia ni el acceso a estos.

De este modo, las alegaciones proferidas por los reclamantes no permiten desvirtuar que la observación fue debidamente considerada, no sólo a través de la respuesta del SEA sino a través de toda la evaluación.

2.2. Alteración de monumentos y sitios patrimoniales

En lo que respecta a aquellos aspectos relacionados al literal f) del artículo 11 de la LBGMA, los reclamantes sostienen, sin hacer referencia a observación alguna, que existe incertidumbre en torno a la preservación del valor cultural del Memorial Víctor Jara dado su intervención.

Al momento de realizar la afirmación anterior, los Reclamantes señalan particularmente las observaciones realizadas por los observantes N°8 (Pamela Isabel Pineda Figueroa y otros) y 58 (Lidia Patricia Vera Barrera), sin precisar la observación en específico sobre la cual se refieren.

Sin embargo, en atención a la materia reclamada, se podría desprender del tenor de las observaciones, que aquellas consideradas por los reclamantes serían las que se incluyen en el siguiente cuadro, junto con las respuestas del SEA:

N°	Observación	Respuesta
8 ²⁰	Dadas las características, dimensiones y los impactos ambientales que tiene este proyecto, es que no debería ingresar mediante Declaración de Impacto ambiental, sino más bien por medio de Estudio de Impacto ambiental. (...) Esta circunstancia viene dada, ya que el proyecto contempla intervenir el Memorial de Víctor Jara, que se enmarca en uno de los compromisos ambientales voluntarios. En específico, el proyecto describe las obras así: “para el mejoramiento del entorno del Monumento Histórico Víctor Jara, el proyecto contempla restituir los espacios deteriorados, además de obras de paisajismo”, esto en el capítulo 6 de la	“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 (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/06/28/Anexo_6_PAS_131_Rev_0.pdf) los respectivos antecedentes y contenidos que acreditan la intervención a realizar”.

²⁰ Observación realizada por 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

	Declaración de Impacto Ambiental. La cuestión clave aquí, es sí con una descripción tan difusa y poco concreta, se puede afirmar con total certeza que no habrá una alteración significativa del Monumento, ya que no hay mayor información sobre qué obras se pretenden ejecutar, como se pretende restaurar el monumento, que clase de intervención o modificación se planea realizar, es decir que no hay información certera bajo la cual afirmar que está circunstancia del art 11 de la ley 19.300 no se cumple.	
58 ²¹	Ingreso al SEA. El proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago - Rancagua” (2013) ingresó con Declaración de Impacto Ambiental porque EFE subdivide este proyecto en 3 subproyectos. De esta forma poco transparente y mercantil elude el Estudio de Impacto Ambiental, no haciéndose cargo de todo el daño y perjuicio que provoca en nuestra comuna, dejándola al abandono, segregación y desmejorando aún más la escasa calidad de vida. El actual proyecto que pretende instalar (2023) ingresa nuevamente como DIA. ¿Tan poco valemos los habitantes de Lo Espejo? ¿Qué merecemos? Cualquier proyecto que haga uso y abuso del espacio con el único objetivo de recuperar la (poca) inclusión y aumentar sus ingresos. ¿Cuál es el motivo de esto, cual es el ESPÍRITU QUE LOS MOTIVA?	“Cabe mencionar que durante el proceso de evaluación ambiental, el titular entregó los antecedentes que demuestran que el Proyecto no generará o presentará los efectos, características o circunstancias señalados en el Artículo 11 de la Ley N° 19.300, desarrollados en los Artículos 5 al 10 inclusive, del D.S. N° 40/2012, Reglamento del SEIA. Conforme a lo expuesto, se concluye que el Proyecto no requiere ser ingresado al SEIA mediante la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental, todo ello de conformidad a lo indicado en el Artículo 4 del citado Reglamento. 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 (https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/06/28/Anexo_6_PAS_131_Rev_0.pdf) los antecedentes y contenidos que acreditan la intervención a realizar. (...) 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
58 ²²	Sitio de Memoria. Memorial Víctor Jara y Littre Quiroga. Lo construido en el proyecto anterior (2013) ya no lo podemos revertir. El paso Eduardo Frei Montalva eliminó por completo la conectividad hacia el memorial y por si fuera poco, las pasarelas construidas alejadas totalmente de los estándares que hoy se requieren. Lo prometido o comprometido por EFE del hermoseamiento paisajístico en dicho espacio “NUNCA FUE”. La propuesta que hoy han presentado resulta una vergüenza. Intervienen solo una porción del tramo declarado Patrimonio Histórico, no el total. EFE continua con sus	

²¹ Lidia Patricia Vera Barrera

²² Lidia Patricia Vera Barrera

	mezquindades y nos quiere llenar de más polvo del que ya existe. ¿Por qué no un parque? ¿Cuesta tanta plata que no puedan recuperar?	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 “Arboles por la Memoria” (énfasis agregado).
--	--	--

Los reclamantes, sostienen que la respuesta no cumpliría con los criterios de completitud y autosuficiencia, a la vez que en la página 25 de su reclamación sostienen lo siguiente:

El proyecto reconoce la intervención al Memorial Víctor 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. 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” (énfasis agregado).

Como puede revisarse, del cuadro precedente, y contrario a lo sostenido por los reclamantes, la respuesta de la autoridad cumple con los criterios completitud y precisión y autosuficiencia, establecidos en el Instructivo N°130.528:

Así, en cuanto al criterio de **completitud y precisión**, el SEA (como así también lo hizo el titular en sus respuestas) identifica los temas planteados en cada observación y los abordó en conformidad a los antecedentes del expediente de la evaluación.

Es así como, en cuanto a lo alegado por la observación N°8, se aclara que la intervención en el Memorial Víctor Jara por parte del Proyecto **no elimina, destruye, reduce o afecta el Monumento**, manteniendo intactos los atributos del mismo, **limitándose el proyecto de intervención** en el Memorial 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.

Ahora, en cuanto a lo alegado por la observación N°58, el SEA aclara al observante que el titular entregó los antecedentes que demuestran que el Proyecto no generará o presentará los efectos, características o circunstancias señalados en el artículo 11 de la LBGMA concluyéndose por consiguiente que el Proyecto no requiere ser ingresado al SEIA mediante la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental.

Fundamentando lo anterior, es necesario hacer presente que respecto del “Sitio de Memoria. Memorial Víctor Jara y Littre Quiroga”, el compromiso ambiental voluntario CAV 1: “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**, reiterando la limitaciones del proyecto ya indicadas, a saber, restauración de la placa conmemorativa, mejoramiento de la explanada y plaza dura que enfrenta a la placa conmemorativa, y restitución de las luminarias existentes.

Es en virtud de lo señalado, que en la especie no se evidencia el efecto, característica o circunstancia de alteración al monumento histórico.

Por su parte, en cuanto al criterio de **autosuficiencia** y las referencias precisas y específicas que se han de hacer al expediente de evaluación ambiental, se aclara que las respuestas en cuestión lo satisfacen sin lugar a duda.

En este sentido, se puede apreciar que, contrario a lo indicado por los reclamantes, a saber *“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 ninguna de las respuestas antes citadas se realizan semejantes aseveraciones; no se realizan afirmaciones genéricas, sino que, por el contrario, todas ellas señalan con precisión el origen de sus afirmaciones.

Sin embargo, y solo con el objeto de reiterar y despejar toda duda, se aclara que el detalle de las intervenciones a realizarse se encuentra en el Anexo 6 “Actualización PAS

131” de la Adenda Complementaria, tal como indica el SEA en el capítulo PAC de la RCA en cuestión.

Ahora, cabe señalar, durante la evaluación del Proyecto se descartó la generación del efecto del artículo 11 letra f) de la LGBMA, dado que en la especie no se está en presencia de una alteración del el Monumento Histórico Memorial Víctor Jara que –como bien respondió el SEA– **“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”**²³. Para lo anterior, se presenta en el anexo 6 de la Adenda Complementaria los respectivos antecedentes y contenidos que acreditan la intervención.

2.3. Conclusión

En virtud de lo anterior, se puede afirmar que la respuesta del SEA, permite cerrar la objeción o inquietud de los observantes PAC sobre los cuestionamientos a la vía de ingreso producto de la supuesta generación de impactos del artículo 11 letra c) y f) de la LBGMA.

De esta manera, se zanján las objeciones presentadas por los observantes PAC acorde a las exigencias del Instructivo N°130528, de fecha 01 de abril del 2013, del SEA, según se ha evidenciado en los párrafos precedentes.

3. Presuntos riesgos al Memorial Víctor Jara (observaciones 8, 38, 58 y 75)

Adicionalmente a lo señalado en el acápite precedente, los reclamantes fundan sus observaciones y reclamo en la preocupación **de que no se respete la demarcación del Memorial Víctor Jara, y al abandono de zonas no intervenidas**. Así expresa la necesidad de mayor claridad sobre el tipo preciso de restauraciones.

La Reclamación señala en su página 30 lo siguiente:

²³ Anexo 26 “Adenda Ciudadana” de la Adenda, respuesta 2.5, página 270.

“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 su opinión, no se cumpliría con los criterios de autosuficiencia (falta citas con precisión) e independencia, no permitiendo cerrar la objeción o inquietud de los reclamantes. Lo señalado, como veremos, no es efectivo y sólo representa una alegación genérica carente de real fundamento y contenido.

En este sentido, cabe hacer presente que, nuevamente se realizan referencias genéricas a las observaciones, sin precisar la materia reclamada. No obstante lo anterior, en orden de ilustrar a esta autoridad en cuanto a la inexistencia de la alegada incertidumbre en torno a la preservación del valor cultural del Memorial Víctor Jara, se hacen presente a continuación las respuestas señaladas por el SEA respecto de las observaciones N°8, 38, 58 y 75 en Anexo PAC de la RCA N°202413001330.

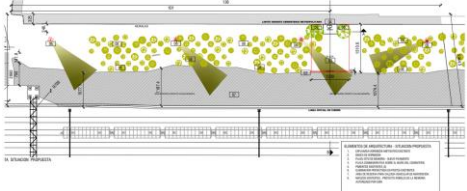
N°	Observación	Respuesta
8 ²⁴	Dadas las características, dimensiones y los impactos ambientales que tiene este proyecto, es que no debería ingresar mediante Declaración de Impacto ambiental, sino más bien por medio de Estudio de Impacto ambiental. (...) Esta circunstancia viene dada, ya que el proyecto contempla intervenir el Memorial de Victor Jara, que se enmarca en uno de los compromisos ambientales voluntarios. En específico, el proyecto describe las obras así: “para el mejoramiento del entorno del Monumento Histórico Víctor Jara, el proyecto contempla restituir los espacios deteriorados, además de obras	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 Víctor 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

²⁴ Observaciones realizadas por 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 y Roque Agustín Morales Astroza.

	de paisajismo”, esto en el capítulo 6 de la Declaración de Impacto Ambiental. La cuestión clave aquí, es sí con una descripción tan difusa y poco concreta, se puede afirmar con total certeza que no habrá una alteración significativa del Monumento, ya que no hay mayor información sobre qué obras se pretenden ejecutar, como se pretende restaurar el monumento, que clase de intervención o modificación se planea realizar, es decir que no hay información certera bajo la cual afirmar que está circunstancia del art 11 de la ley 19.300 no se cumple.	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 de la Adenda complementaria, la Actualización del PAS 131 con el detalle”.
38 ²⁵	“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 ” (el destacado es propio).	Dicha observación no se relaciona con la materia reclamada, sino con lo señalado en el punto 2.2 de este Informe.
58 ²⁶	Ingreso al SEA. El proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo Santiago - Rancagua” (2013) ingresó con Declaración de Impacto Ambiental porque EFE subdivide este proyecto en 3 subproyectos. De esta forma poco transparente y mercantil elude el Estudio de Impacto Ambiental, no haciéndose cargo de todo el daño y perjuicio que provoca en nuestra comuna, dejándola al abandono, segregación y desmejorando aún más la escasa calidad de vida. El actual proyecto que pretende instalar (2023) ingresa nuevamente como DIA. ¿Tan poco valemos los habitantes de Lo Espejo? ¿Qué merecemos? Cualquier proyecto que haga uso y abuso del espacio con el único objetivo de recuperar la (poca) inclusión y aumentar sus ingresos. ¿Cuál es el motivo de esto, cual es el ESPÍRITU QUE LOS MOTIVA?	“Cabe mencionar que durante el proceso de evaluación ambiental, el titular entregó los antecedentes que demuestran que el Proyecto no generará o presentará los efectos, características o circunstancias señalados en el Artículo 11 de la Ley N° 19.300 , desarrollados en los Artículos 5 al 10 inclusive, del D.S. N° 40/2012, Reglamento del SEIA. Conforme a lo expuesto, se concluye que el Proyecto no requiere ser ingresado al SEIA mediante la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental, todo ello de conformidad a lo indicado en el Artículo 4 del citado Reglamento. 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

²⁵ Catalina Del Rosario Huerta

²⁶ Lidia Patricia Vera Barrera

Sitio de Memoria. Memorial Víctor Jara y Litré Quiroga. Lo construido en el proyecto anterior (2013) ya no lo podemos revertir. El paso Eduardo Frei Montalva eliminó por completo la conectividad hacia el memorial y por si fuera poco, las pasarelas construidas alejadas totalmente de los estándares que hoy se requieren. Lo prometido o comprometido por EFE del hermoseamiento paisajístico en dicho espacio “NUNCA FUE”. La propuesta que hoy han presentado resulta una vergüenza. Intervienen solo una porción del tramo declarado Patrimonio Histórico, no el total. EFE continúa con sus mezquindades y nos quiere llenar de más polvo del que ya existe. ¿Por qué no un parque? ¿Cuesta tanta plata que no puedan recuperar?	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 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”.  (el destacado el nuestro).
---	---

75 ²⁷	“Memorial Victor Jara. Se pretende intervenir 3775,12 m2 siendo la superficie protegida de 16772,3 m2. ¿Qué pasa con lo demás? Va a quedar expuesto a que boten basura, se instale gente en situación de calle. Exigimos que se extienda la calle Av. La Feria hasta Vespucio”.	“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 Victor 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 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 Victor 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 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 “Arboles por la Memoria”. (...)” (el destacado el nuestro).
------------------	--	--

²⁷ Zaydeé Carolina Abdala Moll

Ahora bien, en consideración a lo expuesto en el cuadro precedente y contrario a lo sostenido por los reclamantes, las respuestas otorgadas por el SEA demuestran que las observaciones fueron debidamente consideradas por dicho órgano y, según se demostrará a continuación, cumplen con los criterios de autosuficiencia e independencia.

En cuanto al criterio de (i) **completitud y precisión**, el SEA (como así también lo hizo el titular en sus respuestas) identificó los temas planteados en cada observación y los abordó en conformidad a los antecedentes del expediente de la evaluación.

Es así como, en cuanto a la alegada “descripción tan difusa y poco concreta”, por la observación N°8, el CAV 1: Mejoramiento participativo del acceso al Pasaje Grohnert y del entorno al Monumento Histórico Víctor Jara, según consta a lo largo del expediente de evaluación ambiental, forja sus características y define sus obras y acciones, para finalmente concretarse en los términos indicados en el Considerando 9.1 de la RCA en cuestión. En particular, cabe destacar en cuanto a la forma lo siguiente:

“(…) para el mejoramiento del entorno del Monumento Histórico Víctor Jara, el proyecto contempla restituir los espacios deteriorados para agregar valor urbanístico al entorno del Monumento, manteniendo en todo momento intactos los atributos del monumento. Cabe señalar que la medida a implementar será acorde con lo establecido con el CMN, aprobado conforme a PAS 131, (Anexo 6 de Adenda Complementaria)”.

Así, tal como indica en el Anexo 6 “Actualización PAS 131” de la Adenda Complementaria, en cuanto a las obras, cabe destacar lo siguiente:

“De acuerdo al proyecto, es aplicable el presente Permiso Ambiental Sectorial dado que se contempla el mejoramiento del Monumento Histórico, restituyendo los espacios deteriorados para entregar un mayor valor al lugar, efectuando:

1. La restauración de la Placa Conmemorativa, estableciendo las acciones concretas, que regirán como especificaciones técnicas para los trabajos de conservación y restauración del Monumento Público. Estos procedimientos se referencian en el diagnóstico previo y están orientados para ser realizadas conforme a lo establecido por la Ley 17.288 de Monumentos Nacionales que concierne a Monumentos Públicos.

2. El mejoramiento de la explanada y plaza dura emplazada frente a la placa, con énfasis en relevar la interrupción dentro del recorrido del Monumento

Histórico, con el objeto de acoger la acción de contemplación de la placa conmemorativa.

3. La restitución de la luminaria existente, por medio de electrificación aérea que se empalme al circuito existente, conservando el sistema de alimentación, y consultando equipos LED de bajo consumo y largo alcance, dando así lugar a una intervención que jerarquiza la lectura del Sitio de Memoria y su contexto, y que contribuye a rescatar y reforzar el trazado histórico, relevando los valores y atributos del Monumento Histórico.”.

Por su parte, en cuanto a la observación N°38, queda en evidencia el respeto a este monumento histórico, limitándose la intervención de mi representada a determinada área y a determinadas obras, según se detalla latamente en Anexo 6 “Actualización PAS 131” de la Adenda Complementaria. En este sentido, conforme se indicó, en el acápite 2.2. del presente Informe, el Proyecto no elimina, destruye, reduce o afecta el Monumento, manteniendo intactos los atributos del mismo, limitándose el proyecto de intervención en el Memorial 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.

En cuanto a la observación N°58, sin perjuicio que lo señalado en los párrafos precedentes es suficiente para desechar la reclamación, podemos señalar que en caso alguno las obras de este proyecto eliminan la conectividad hacía el Memorial. Cabe reiterar que el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago – Nos” tiene por objeto la implementación de obras y actividades que permitirán mejorar las condiciones medioambientales y la calidad de la conectividad peatonal entre ambos lados de la faja vía, reforzar la seguridad para garantizar la operación continua del servicio de pasajeros y ejecutar obras de mejoramiento comunitario.²⁸

Así, como se puede analizar en la evaluación, en particular en cuanto al Memorial en cuestión, se contempla la ejecución de obras de pavimentación y mejoramiento de los

²⁸ Capítulo 1 “Descripción de Proyecto”, Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto; Sección 1.2.2. “Descripción breve del Proyecto”; página 6 y ss.

accesos particulares en el Pasaje Grohnert, además de obras de paisajismo en el entorno del Monumento, con los beneficios a la comunidad que estas implican.²⁹

En este sentido, el objetivo del CAV 1 es restituir los espacios urbanos que fueron deteriorados producto de los distintos proyectos de infraestructura (distintos y anteriores a este) con los que estos lugares conviven, agregándose valor urbanístico al entorno del monumento, como también incluir obras de paisajismo, manteniendo intactos los atributos del mismo.

Finalmente, en cuanto a la observación N°75, se aclaró debidamente la superficie a intervenir por el proyecto y su relación con la iniciativa “Árboles por la Memoria”, aprobada por el Consejo de Monumentos Nacionales conforme a Ordinario N°2996 de fecha 18.07.2023 y como en atención a este, el proyecto a desarrollar por EFE en el Monumento Histórico fue ajustado, 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.

En cuanto al criterio de (ii) **autosuficiencia**, se evidencia de las citadas respuestas desarrolladas por la autoridad ambiental, que la información contenida da cuenta del contenido preciso y que las referencias se ajustan a aquellos criterios establecidos en el Instructivo N°130.528, por cuanto, las referencias realizadas contienen el detalle de las materias desarrolladas junto a aquellos lugares del expediente de evaluación sobre los cuales sustentan la respuesta. Es más, es posible evidenciar a lo largo de todo el Anexo de Participación Ciudadana, como la autoridad a incorporado los links de acceso para efectos de permitir y facilitar la verificación de las referencias utilizadas.

En cuanto al criterio de (iii) **independencia**, en los mismos términos señalados en el párrafo precedente, la labor sistemática del SEA a la hora de dar respuesta a estas

²⁹ Resolución de Calificación Ambiental N°202413001356/2024, que califica favorablemente el Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos.” Considerando 9.1. “Mejoramiento participativo del acceso al Pasaje Grohnert y del entorno al Monumento Histórico Víctor Jara.”; página 65.

observaciones, no pasan por una reiteración acrítica de las respuestas otorgadas por el titular, tanto en la Adenda como en la Adenda Complementaria, sino que encuentran su fundamento en pasajes específicos del expediente de evaluación, de manera tal que, se evidencia una respuesta desarrollada por la autoridad basándose no solo en la respuesta presentada por el Titular, sino que, en un análisis integral de los antecedentes proporcionados a lo largo de la evaluación ambiental, que permiten otorgar una respuesta que se adecue a los criterios desarrollados.

4. La evaluación sobre ruido fue adecuadamente realizada

En consideración a los argumentos presentados por los reclamantes en las respectivas observaciones y en su Reclamación, respecto de la metodología empleada por el Proyecto, así como, de las acciones de control de emisiones acústicas y la consideración de no pertinencia de las observaciones relacionadas a la materia, es necesario destacar una serie de consideraciones desarrolladas en el marco de la evaluación, para efectos de aclarar que las observaciones fueron debidamente consideradas y que las materias tratadas se encuentran comprendidas en el marco de la evaluación.

En este marco, los reclamantes sostienen que EFE, entre otros aspectos, ya habría sido sancionado previamente por infracciones a la norma de ruido por el Proyecto Original, por lo que tienen dudas de su cumplimiento con el nuevo Proyecto. Asimismo, cuestionan que las medidas de “mitigación” no presentan cambios en ambos proyectos.

De esta forma, para efectos de aclarar y justificar la debida evaluación de los impactos relacionados al componente ruido, así como, la debida consideración de las observaciones se hace presente lo siguiente:

4.1. Metodología

De manera confusa, la reclamación aduce cuestionamientos sobre la metodología empleada para definir el impacto del ruido generado por el Proyecto, sosteniendo que el efecto sumatorio entre este Proyecto y el Proyecto Original no habría sido abordado. Así, sostienen que la materia observada fue presentada por Catalina del Rosario Huerta Bau, no obstante, la observación corresponde a Lidia Patricia Vera Barrera. Dado lo anterior, se abordan ambas observaciones con sus respectivas respuestas en la tabla siguiente:

Nº	Observación	Respuesta
38 ³⁰	No se hace cargo de las vibraciones y ruidos con el paso de los trenes	La observación fue considerada no pertinente dado que las vibraciones y ruidos con el paso de los trenes no hace parte de los aspectos ambientales del Proyecto. Adicionalmente la citada Dirección Regional del SEA agrega: “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.”
58 ³¹	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	“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. Contemplando principalmente; • Mejoras en la conectividad para peatones • Mejoramiento urbano y paisajístico • Confinamiento y seguridad. Cabe señalar que el Proyecto no modificará las condiciones establecidas en el proyecto original calificado favorablemente mediante la RCA 373/2013, por lo que, durante la fase de construcción respecto de las Emisiones de Ruido, es posible señalar, que se da pleno cumplimiento en todos los puntos receptores evaluados a los límites establecidos en el D.S. N° 38/2011 del Ministerio del Medio Ambiente que establece norma de emisión de ruidos generados por fuentes que indica. Las medidas de control de ruido incorporadas por el presente proyecto en su

³⁰ Catalina del Rosario Huerta Bau

³¹ Lidia Patricia Vera Barrera

		fase de construcción se detallan en el Estudio de Ruido Anexo 5 de la Adenda Complementaria [...] las cuales corresponden: • Instalación de barreras acústicas entre 3,2 y 6 metros de altura conformadas por madera tipo OSB de al menos 15 milímetros de espesor o material equivalente tal que satisfaga la condición de densidad superficial mínima para actuar como barrera acústica, establecida en 10 kg/m². • En caso de contemplar, portones para el ingreso de personal, vehículos y maquinarias, éstos deberán permanecer cerrados y sólo abrirse en los momentos necesarios para dichos efectos. • Para las Obras en Pasaje Grhonent, y en PMP Los Molles, específicamente en sectores de carga y descarga de camiones también se instalarán barreras modulares de 4 metros de altura dispuestas a no más de 3 m del camión. • En trabajos nocturnos el camión mixer, junto a la bomba de hormigón y compresor, operará al interior de un túnel cerrado construido de metal y paneles de madera OSB de al menos 15 mm de espesor (o similar) con una densidad superficial de al menos 10 kg/m², revestido por la cara interior con material absorbente acústico tipo lana mineral y malla raschel. Las uniones entre paneles, el techo y contra el piso serán herméticas. El túnel cerrado, contará con ventilaciones provistas de silenciadores disipativos tipo splitter con una pérdida por inserción (IL). • En aquellos frentes de trabajo que contemplen grupos generadores de emergencia contarán con un equipo generador con cabina de insonorización, cuyas emisiones de ruido quedarán enmascaradas acústicamente. 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.”
--	--	---

Pese a la respuesta de la autoridad, los reclamantes insisten en que el Proyecto no habría evaluado el efecto sumatorio del ruido que se generaría con el Proyecto Original.

Indican que el presunto “error” respondería a una falencia metodológica en las mediciones que habría sido detectada por la SMA. En sus palabras:

“dicho error al momento de efectuar ciertas mediciones no sería novedad, ya que, justamente uno de los argumentos que tiene la Superintendencia del Medio Ambiente para sancionar EFE en el caso del proyecto original “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”, es la falta de validez de ciertas mediciones y proyecciones efectuadas por el titular, esto significa que, al momento de realizar las mediciones de ruido, la metodología del titular fuera inadecuada, cometiendo dicha infracción. Por lo tanto, el hecho de que todas las mediciones cumplan con la normativa establecida en el D.S. N° 38/11 del MMA, resulta preocupante, viniendo de un titular de proyecto que tiene antecedentes como los anteriores en lo que respecta a esta materia.”

Lo señalado no resulta efectivo y responde más bien a una errada comprensión de la forma en que se miden las distintas fuentes de ruido y las normas aplicables, que los lleva a pensar erradamente que existe una relación entre el ruido del tránsito de trenes del Proyecto Original y el ruido que se generaría por las fuentes fijas de este Proyecto. Por ello, sin perjuicio de lo señalado en la resolución respecto de esta observación, parece útil señalar complementariamente lo siguiente, lo cual sólo confirma lo apropiada que fue la evaluación y la consideración de las observaciones.

Para efectos de realizar el debido análisis respecto de las materias reclamadas, es necesario reiterar que el objeto del Proyecto es *“la implementación de obras y actividades que permitirán mejorar las condiciones medioambientales y la calidad de la conectividad peatonal entre ambos lados de la faja vía, reforzar la seguridad para garantizar la operación continua del servicio de pasajeros y ejecutar obras de mejoramiento comunitario.”*. Es por ello que **el flujo de trenes no constituye una parte, obra o acción del mismo.**

De esta manera, para efectos de descartar los impactos generados por Ruido, el titular identificó y describió todas las fuentes de ruido y su ubicación, para las fases de

construcción y operación³². En este contexto, en Anexo 5 de la Adenda Complementaria se detalla la evaluación normativa respecto del Decreto Supremo N°38, de 2012, que “Establece Norma de Emisión de Ruidos Generados por Fuentes que Indica” (en adelante, “D.S. N°38/2012”). De esta forma, según consta en el citado Anexo 5 y en respuesta 4.1. de Adenda Complementaria (página 116), para efectos de determinar los impactos sobre receptores producto de las emisiones de ruido, se definieron áreas de influencias asociadas a distintos escenarios de emisión con el objeto de caracterizar el “ruido de fondo”.

Sobre esta base, utilizando un escenario de modelación y considerando las medidas de control de ruido incorporadas por medio del Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos”, se han determinado puntos de evaluación, con el objeto de determinar el peor escenario (todas las máquinas en operación simultánea), y descartar la significancia del impacto.

La metodología para la evaluación del impacto generado por las emisiones de ruido del Proyecto siguió lo dispuesto en el artículo 17 del D.S. N°38/2012, que establece que:

“La técnica de medición de los niveles de ruido será la siguiente:

- a) Las mediciones se harán en las **condiciones habituales de uso del lugar**.
- b) Cualquiera sea el caso de los considerados en el artículo 16º, se realizarán, en el lugar de medición, 3 mediciones de minuto para cada punto de medición, registrando en cada una el NPSeq, NPSmín y NPSmáx.
- c) Deberán descartarse aquellas **mediciones que incluyan ruidos ocasionales.**”³³ (énfasis agregado).

En atención a lo anterior, para efectos de desarrollar la estimación de emisiones de ruidos, se establecieron –sobre la base de los receptores identificados en el área de influencia– una serie de puntos de evaluación para determinar el impacto generado

³² Se hace presente que durante la fase de operación no se generan fuentes de ruido asociadas a las obras que contempla el Proyecto.

³³ Artículo 6, N° 23. Ruido Ocasional: es aquel ruido que genera una fuente emisora de ruido distinta de aquella que se va a medir, y que no es habitual en el ruido de fondo.

por el ruido de las obras, considerando -para la fase de construcción (como se dijo)- la ejecución de obras temporales para disminuir la generación de ruido.³⁴

Así, en las Tablas N°13 y 14 del Anexo 5 de la Adenda Complementaria se exponen los resultados de las modelaciones evidenciando que el Proyecto cumple con el citado D.S. N°38/2012, en horario diurno y nocturno en la totalidad de los sectores evaluados.

A mayor abundamiento, en línea con lo señalado por el SEA, cabe hacer presente que el Proyecto en evaluación **no contempla incorporar trenes adicionales o alterar el funcionamiento de los servicios ferroviarios**, sino que, se encuentra acotado a las obras de conectividad para peatones y vehículos, de manera tal que, durante la fase de operación, no se generan ruidos adicionales.

En este sentido, es necesario señalar que, en atención a la fuente y naturaleza de los ruidos generados por la construcción de las obras del Proyecto y los trenes contemplados en el Proyecto Original, la forma de determinación de impacto responde a metodologías, modelos y parámetros diferentes. Por un lado, conforme se indica en la “Guía Para La Predicción y Evaluación de Impactos por Ruido y Vibración en el SEIA” (2019) y en “Criterio de Evaluación en el SEIA: Evaluación del Efecto Sinérgico Asociado a Impactos por Ruido sobre la Salud de la Población” (2022), la normativa para determinar el impacto es diferente, por cuanto, la fase de construcción del Proyecto se encuentra regulada por el D.S. N°38/2012, mientras que en el caso del tránsito ferroviario debe ser determinado sobre la base de una estimación de ruido para el tránsito ferroviario que utilice modelos que incorporen una serie de variables comunes a la actividad (como Modelo FTA, de Estados Unidos).

A mayor abundamiento, del análisis integral del citado D.S. N°38/2012, se desprende que no todas las fuentes emisoras se encuentran reguladas por dicho cuerpo normativo. De esta forma, conforme se indica en los Considerandos de la normativa, las fuentes emisoras excluyen una serie de fuentes (como las fuentes móviles), dada

³⁴ tales como, implementación de Barras Acústicas, Barreras modulares, operación en túnel cerrado (nocturno). Detalle en Anexo 5 de Adenda Complementaria del Proyecto.

su naturaleza, de manera que, se necesita de normativas específicas o complementarias que permitan su regulación. En este mismo sentido, se evidencia en el artículo 5³⁵ del D.S. N°38/2012, la exclusión de los ruidos generados por la “a) **La circulación a través de las redes de infraestructura de transporte**, como, por ejemplo, el tránsito vehicular, **ferroviario** y marítimo.” (énfasis agregado).

De esta forma, en armonía con lo ya señalado en el presente Informe, el Proyecto, al no considerar modificaciones respecto de las partes, obras y acciones asociadas a los trenes contemplados en el Proyecto Original, sino que se encuentra acotado a aquellas obras de mejoramiento de condiciones, se encuentra regulado por una normativa específica, no aplicable al ruido generado por los trenes.

Por tanto, en consideración a los argumentos expuestos, el Proyecto ha acreditado el cumplimiento del D.S. N°38/2012, de manera tal de descartar que se genere un impacto significativo respecto del componente ruido, incluso bajo el escenario más desfavorable.

4.2. Medidas de control de ruido

Que, en este mismo orden de consideraciones, los reclamantes cuestionan las evaluaciones técnicas realizadas por la Autoridad Ambiental, señalando que existen dudas respecto del cumplimiento normativo y sobre las medidas de mitigación de ruido, las cuales serían las mismas consideradas por el Proyecto Original.

³⁵ La presente norma no será aplicable al ruido generado por:

- a) **La circulación a través de las redes de infraestructura de transporte**, como, por ejemplo, el tránsito vehicular, **ferroviario** y marítimo
- b) Artículo 5 El tránsito aéreo.
- c) La actividad propia del uso de viviendas y edificaciones habitacionales, tales como voces, circulación y reunión de personas, mascotas, electrodomésticos, arreglos, reparaciones domésticas y similares realizadas en este tipo de viviendas.
- d) El uso del espacio público, como la circulación vehicular y peatonal, eventos, actos, manifestaciones, propaganda, ferias libres, comercio ambulante, u otros similares.
- e) Sistemas de alarma y de emergencia.
- f) Voladuras y/o tronaduras.” (énfasis agregado)

Al respecto, a continuación, se puede revisar la observación referida al tema señalado con su respectiva respuesta.

N°	Observación	Respuesta
58	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. EFE comprometió mitigaciones con paneles anti ruido de alta calidad, falso, nunca llegó eso, EFE iba a cambiar la flota rodante por trenes silenciosos, ¿Cuántos cambió de su flota antigua? Nunca lo ha revelado en su totalidad. Tren Central corre con trenes ruidosos y vibración permanente. No han sido capaces de mantener la norma permitida en los niveles de presión sonora, nos siguen dando golpes bajos.”	“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. Contemplando principalmente; • Mejoras en la conectividad para peatones • Mejoramiento urbano y paisajístico • Confinamiento y seguridad. Cabe señalar que el Proyecto no modificará las condiciones establecidas en el proyecto original calificado favorablemente mediante la RCA 373/2013, por lo que, durante la fase de construcción respecto de las Emisiones de Ruido, es posible señalar, que se da pleno cumplimiento en todos los puntos receptores evaluados a los límites establecidos en el D.S. N° 38/2011 del Ministerio del Medio Ambiente que establece norma de emisión de ruidos generados por fuentes que indica. Las medidas de control de ruido incorporadas por el presente proyecto en su fase de construcción se detallan en el Estudio de Ruido Anexo 5 de la Adenda Complementaria [...] las cuales corresponden: • Instalación de barreras acústicas entre 3,2 y 6 metros de altura conformadas por madera tipo OSB de al menos 15 milímetros de espesor o material equivalente tal que satisfaga la condición de densidad superficial mínima para actuar como barrera acústica, establecida en 10 kg/m². • En caso de contemplar, portones para el ingreso de personal, vehículos y maquinarias, éstos deberán permanecer cerrados y sólo abrirse en los momentos necesarios para dichos efectos. • Para las Obras en Pasaje Grhonent, y en PMP Los Molles, específicamente en sectores de carga y descarga de

		camiones también se instalarán barreras modulares de 4 metros de altura dispuestas a no más de 3 m del camión. • En trabajos nocturnos el camión mixer, junto a la bomba de hormigón y compresor, operará al interior de un túnel cerrado construido de metal y paneles de madera OSB de al menos 15 mm de espesor (o similar) con una densidad superficial de al menos 10 kg/m², revestido por la cara interior con material absorbente acústico tipo lana mineral y malla raschel. Las uniones entre paneles, el techo y contra el piso serán herméticas. El túnel cerrado, contará con ventilaciones provistas de silenciadores disipativos tipo splitter con una pérdida por inserción (IL). • En aquellos frentes de trabajo que contemplen grupos generadores de emergencia contarán con un equipo generador con cabina de insonorización, cuyas emisiones de ruido quedarán enmascaradas acústicamente. 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”
--	--	--

No conformes con la respuesta de la autoridad, los reclamantes sostienen lo siguiente:

“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 incumplimiento 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. (...)”

“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 necesario.”

Adicionalmente, los reclamantes indican que toda observación que hace referencia a las emisiones de ruidos, la evaluación técnica del SEA habría sido no pertinente.

Lo cierto es que tal como razona el SEA, la materia contenida en la observación no se refiere al Proyecto en evaluación, sino que, al cumplimiento normativo del Proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”, las cuales se encuentran previamente evaluadas y no forman parte del Proyecto.

En este orden de consideraciones, conforme se ha señalado el objetivo del Proyecto es *“la implementación de obras y actividades que permitirán mejorar las condiciones medioambientales y la calidad de la conectividad peatonal entre ambos lados de la faja vía, reforzar la seguridad para garantizar la operación continua del servicio de pasajeros y ejecutar obras de mejoramiento comunitario”*, por tanto, las obras que se pretenden introducir, no modifican aquellas consideraciones establecidas para el Proyecto Original. Adicionalmente, conforme se evidencia en Anexo 5 de la Adenda Complementaria, las denominadas medidas de control de ruido permiten, en base a los resultados arrojados por el software de modelación, el cumplimiento normativo en horario diurno y nocturno en la totalidad de los sectores evaluados.

A su vez, en lo que respecta a que la Dirección Regional del SEA de la Región Metropolitana habría considerado toda observación que hace referencia a las emisiones de ruidos como “no pertinente”, se evidencia del Anexo de Respuesta de Observaciones Ciudadanas de la RCA del Proyecto, así como, del Anexo acompañado por los reclamantes en el respectivo Recurso de Reclamación, que solo aquellas observaciones que versan sobre las emisiones de ruido generadas por el Proyecto Original, fueron consideradas “no pertinentes”. En este sentido, conforme lo señalado en los párrafos precedentes, se ha indicado el detalle de las obras de control de ruido incorporadas por el Proyecto, para efectos de acreditar su eficacia. Adicionalmente, es necesario hacer presente que, las obras del Proyecto se encuentran acotadas a la fase de construcción, por tanto, las emisiones de ruido serán de carácter temporal.

Finalmente, cabe señalar que, los reclamantes incurren en un error respecto de las referencias de las obras de control de ruido, al considerar que estas configuran medidas de mitigación.³⁶

4.3. Cuestionamientos al Proyecto Original.

Finalmente, en armonía con lo señalado en los párrafos precedentes, en lo que respecta lo señalado por los reclamantes, en relación a la preocupación generada por la declaración de improcedentes de aquellas observaciones relacionadas con la emisión de ruidos en el contexto del proyecto "Rancagua Express"³⁷, es necesario señalar que, en el mismo tenor indicado por los reclamantes, dichas observaciones se refieren a otro Proyecto, el cual se encuentra evaluado y aprobado ambientalmente. En este sentido, cabe aclarar que, conforme se configura la institucionalidad ambiental, en caso de eventuales incumplimientos en los que pueda incurrir el Titular, se ha definido una institución específica, la Superintendencia del Medio Ambiente, con las competencias y capacidades para generar que los titulares vuelvan al cumplimiento normativo respectivo. De esta forma, el procedimiento de participación ciudadana, así como, el presente procedimiento de reclamación no es la vía idónea para cuestionar la ejecución de otros proyectos que puedan encontrarse relacionados en parte.

Por tanto, la Dirección Regional del SEA de la Región Metropolitana, conforme a Derecho, a considerado adecuadamente como no pertinente aquellas observaciones que no se relacionan al Proyecto en evaluación.

5. Las medidas de seguridad planteadas por el proyecto serían insuficientes

³⁶ Se hace presente, que el lenguaje utilizado por los Reclamantes corresponde a medidas asociadas a impactos significativos, cuando, en virtud de lo dispuesto en el presente Informe, así como, según consta en el expediente de evaluación, el Proyecto no genera en ninguna de sus fases efectos, características y/o circunstancias contempladas en el artículo 11 de la LBGMA. Es más, conforme se ha señalado en reiteradas ocasiones, el Proyecto tiene por objeto mejorar la situación actual de las personas que transitan y habitan dentro del Área de Influencia.

³⁷ Proyecto Original "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua" (RCA N°373/2013)."

Los reclamantes sostienen que las medidas de seguridad del proyecto, que dependen en su mayoría de una Instalación de Cámaras de Vigilancia (CCTV), son insuficientes para garantizar la seguridad en las zonas intervenidas. Por ello, destacan la necesidad de implementar otras formas de protección más allá del monitoreo telemático mediante las cámaras, pues en su opinión, este enfoque no abarca las problemáticas y necesidades en materias de delincuencia e inseguridad.

De esta manera, y para dar un mayor contexto al presente acápite, en el siguiente cuadro se reproduce la observación con su respectiva respuesta del SEA.

Nº	Observación	Respuesta
8 ³⁸	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.	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

³⁸ Pamela Pineda, Catalina Pineda, Matías Contreras y otros

		(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.
--	--	--

Sobre el punto, recordemos que este titular propuso un CCTV monitoreado para responder ante incidentes y mejorar la seguridad de la vía. Sin embargo, los reclamantes manifiestan una falta de claridad respecto del funcionamiento del sistema.

Así, en su reclamo, plantean que existe una falta de completitud y precisión en la respuesta, al no abordar de forma integral los elementos de control y respuesta necesarios para la operación de las cámaras. En opinión de los reclamantes, lo anterior genera una “incertidumbre” respecto a cómo funcionará el “Puesto de Vigilancia y Seguridad”, al no proporcionarse 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.

Sin embargo, lo señalado por los reclamantes, por un lado, carece de sustento, y por otro, responde a un errado entendimiento respecto del alcance del SEIA.

5.1. La observación no es pertinente, ya que pretenden que el Proyecto se haga cargo de una cuestión de política pública, lo que excede el marco del SEIA. Por ello, la reclamación se funda en una disconformidad con la respuesta del Servicio de Evaluación Ambiental

Como primera alegación respecto a la respuesta del SEA, los reclamantes argumentan que existe una falta de completitud de la respuesta a la observación, dado que se

declaró impertinente la observación presentada. En ese sentido, expresan su desacuerdo con dicha respuesta, sosteniendo que la observación tiene una relación directa con los efectos que el proyecto podría generar en la seguridad y los modos de vida de la comunidad afectada. Asimismo, los reclamantes consideran que la preocupación planteada está claramente vinculada a posibles afectaciones en los modos de vida de la comunidad.

A partir de lo anterior, los reclamantes alegan que la respuesta de la autoridad carece de claridad, precisión y completitud.

Sin embargo, lo cierto es que la **observación efectivamente es impertinente**, ya que lo planteado se refiere a una cuestión de política pública, a saber, la implementación de personal de seguridad, lo cual implicaría acuerdos con seguridad ciudadana o carabineros. Dicho aspecto está fuera del alcance del SEIA, según sus facultades establecidas en la LBGMA; que, como es bien sabido, en este contexto, se limita a la evaluación de **los impactos ambientales del proyecto** y no debe confundirse con la regulación o implementación de políticas públicas en áreas como la seguridad ciudadana.

A mayor abundamiento, es el propio instructivo N°130.528 del SEA el que señala que “No se considerará observación ciudadana aquella que verse sobre aspectos no ambientales o apartados del procedimiento de evaluación de impacto ambiental”. De la misma forma, establece que una observación será considerada como no pertinente “cuando su contenido no haga referencia a alguno de los contenidos del EIA o DIA, al proceso evaluación de impacto ambiental del proyecto, o se refiere a aspectos que exceden los alcances del SEIA y por ende las funciones del Servicio”.

Por ende, es evidente que la alegación presentada por los reclamantes no responde a una cuestión de fondo, sino a una mera disconformidad con la respuesta emitida por el SEA. En lugar de fundamentar su posición en aspectos vinculados al procedimiento de evaluación ambiental, los reclamantes intentan reformular su observación,

solicitando que el SEA amplíe sus facultades para hacerse cargo de asuntos que no le competen.

5.2. La falta de incorporación de los convenios de la Municipalidad y EFE a la evaluación, no constituyen un vicio

Se sostiene por los reclamantes que no acompañar los convenios en los que EFE está trabajando conjuntamente con los municipios, lo cual, a su juicio, constituye una clara deficiencia en términos de completitud, precisión, autosuficiencia y claridad. Sin embargo, esta afirmación resulta errónea.

Sobre el punto, bien sabe esta autoridad que el SEIA no pretende incorporar todos los detalles de un Proyecto, sino sólo aquellos que son necesarios para realizar la predicción y evaluación de impactos y verificar el cumplimiento normativo.

En este sentido, la falta de incorporación de los convenios no constituye un vicio que afecte la evaluación, dado que el hecho de que los convenios se encuentren aún en proceso de elaboración no impide que se pueda inferir, con claridad, que dichos acuerdos comprenderán el mantenimiento y la operación del sistema de monitoreo necesario para garantizar la seguridad de la vía de EFE.

Por lo tanto, no se afecta de ninguna manera la integridad ni la validez de la evaluación ambiental, ya que los elementos esenciales para la evaluación de esta acción ya están considerados dentro del procedimiento, y se implementarán una vez que se concreten dichos acuerdos.

A mayor abundamiento, resulta absurdo que los reclamantes soliciten la incorporación de los convenios entre EFE y los Municipios, cuando está claramente señalado en la respuesta del SEA que dichos convenios **aún se encuentran en proceso de elaboración.**

La solicitud no responde a un requerimiento legítimo, sino una mera disconformidad con la respuesta emitida por el Servicio de Evaluación Ambiental. En lugar de abordar

de manera técnica y sustantiva los aspectos evaluados, los reclamantes intentan dilatar el proceso de evaluación.

5.3. La falta de definición del concepto “sistemas antivandálicos” no constituye un vicio ni da lugar a considerar que la respuesta del SEA no fue debidamente considerada

Los reclamantes argumentan que la falta de definición del concepto de “sistemas antivandálicos” incumple los estándares de debida consideración respecto a las observaciones ciudadanas. Sobre este punto, insistimos que el SEIA no pretende que un proyecto se evalúe considerando todos estos detalles, sino sólo los necesarios para predecir y evaluar impactos y verificar cumplimiento de normativa aplicable.

Sin embargo, este argumento no es válido, y de ninguna manera puede dar paso a considerar que la observación no fue debidamente considerada, pues, el concepto en cuestión está claramente definido en sí mismo. Lo forzado de esta “alegación” sólo evidencia que el real motivo de la reclamación no es una indebida consideración de observaciones sino una mera disconformidad con la respuesta.

Es importante señalar que, a pesar de que el concepto es claro, en su respuesta, el SEA especifica de manera detallada a qué se refiere el proyecto cuando habla de “sistemas antivandálicos”, destacando dos aspectos clave: por un lado, la implementación de vigilancia para proteger la infraestructura de EFE; y por otro, la instalación del sistema con el fin de garantizar la seguridad de los transeúntes que utilizan los pasos peatonales desnivelados.

En este contexto, se puede destacar lo señalado por el SEA en su respuesta, en la que se detalla de manera exhaustiva el funcionamiento y las instalaciones que conformarán los sistemas antivandálicos:

“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 atravesio. Todas las cámaras serán conectadas a un sistema inalámbrico para el transporte del video a los operadores del Puesto de Vigilancia de Seguridad externalizado”. (énfasis agregado)

En definitiva, se puede afirmar que la observación fue debidamente considerada, ya que, a pesar de que no se consideró pertinente, el SEA optó por proporcionar una detallada explicación sobre el funcionamiento del sistema de monitoreo que se instalará para garantizar la seguridad de los transeúntes. Asimismo, resulta evidente lo forzado de la alegación presentada, lo que permite concluir que no tiene otra motivación que un simple desacuerdo con la respuesta dada y con el Proyecto en cuestión.

5.4. Conclusión

En atención a lo expuesto en los acápites anteriores, es pertinente señalar que, los reclamantes no hacen más que establecer argumentos dilatorios, sin fundamento plausible y que, simplemente delatan una falta de conformidad con las respuestas brindadas por el SEA.

Por tanto, la respuesta sobre la cual se fundamenta el presente apartado de la reclamación fue debidamente considerada.

En primer lugar, se cumplió con los criterios de completitud y precisión, ya que el SEA evaluó correctamente como impertinente la observación, pues, tal como se explicó, lo señalado en la Observación N°8, referente a la Seguridad, se refiere exclusivamente a un requerimiento para la implementación de políticas públicas, lo que supera el marco de facultades que tiene el Servicio de Evaluación Ambiental. En segundo lugar, la respuesta del SEA demuestra autosuficiencia, toda vez que, el no acompañar convenios que aún se están elaborando no es un vicio del proceso de evaluación. Finalmente, la respuesta fue clara y exhaustiva, ya que, aunque el SEA consideró la observación como impertinente, optó por detallar el funcionamiento de los sistemas

antivandálicos asociados al proyecto, lo que contribuyó a esclarecer de manera adicional los aspectos de seguridad contemplados en el mismo.

Finalmente, es de suma importancia recalcar que, actualmente el proyecto se encuentra en una etapa de ingeniería básica, la que tiene como objetivo principal, evaluar las distintas alternativas antivandálicas asociadas tanto al monitoreo a través de cámaras (CCTV), confinamiento y seguridad. Además, actualmente la ingeniería básica del proyecto sigue en proceso y finalizará en abril de 2025, por tanto, los documentos correspondientes a esta fase se encuentran en revisión.

6. Cuestionamientos a la falta de mantenimiento y seguimiento de infraestructuras a largo plazo

En el apartado **“5.2.5.- Compromisos de Mantenimiento y Seguimiento”**, los reclamantes señalan que, en las observaciones PAC, se habría identificado una falta de compromisos claros por parte del titular respecto al mantenimiento a largo plazo de las infraestructuras, mencionando taxativamente elementos como las pasarelas, ascensores, luminarias y sistemas de accesibilidad.

Sin embargo, al revisar la reclamación, se observa que únicamente **se citan dos observaciones relacionadas con el mantenimiento y seguimiento de las infraestructuras de accesibilidad, sin referencia alguna a las luminarias.**

Por otro lado, los reclamantes también hacen mención de que, en ocasiones anteriores, problemas de infraestructura han afectado la calidad de vida de los vecinos cercanos al proyecto original “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua”.

Asimismo, es en la propia reclamación en la que se advierte que el titular dio respuesta sobre el mantenimiento y seguimiento de las infraestructuras del proyecto, lo que se traduce en un proceso de negociación sobre convenios de colaboración con los municipios afectados a fin de asegurar el mantenimiento adecuado de las infraestructuras construidas o intervenidas por el proyecto. En el desarrollo de los

convenios se pretende cubrir los temas del mantenimiento y seguimiento de las luminarias antivandálicas en pasos peatonales y estaciones; el paisajismo de bajo consumo hídrico; el sistema de vigilancia remota (CCTV) en pasos multipropósitos y peatonales y; limpieza y ornato de los bienes nacionales de uso público asociados al proyecto.

Pese a lo anteriormente señalado, se sostiene en la reclamación que existiría una falta de completitud y precisión en las respuestas a las observaciones ciudadanas, toda vez que, no se incorporan detalles de fechas, horas y actas de reuniones y acuerdos de los municipios. De este modo, se estaría incumpliendo lo señalado en el Instructivo N°130.538 del año 2013 dictado por el Servicio de Evaluación Ambiental.

En relación con lo anterior, los reclamantes también advierten que la remisión al Anexo 14 de la Adenda Complementaria³⁹ no permite extraer directamente las medidas de “mitigación” acordadas entre EFE y los municipios, y, en definitiva, dejan a los vecinos en desconocimiento de las medidas de compensación.

Finalmente, se da término a la alegación reiterando que no se cumple con los criterios de completitud y precisión y autosuficiencia, puesto que no se abordan las respuestas a las observaciones con la información completa. Además, tampoco se cumpliría con el criterio de independencia, debido a que en las respuestas sólo se hace referencia a la respuesta del titular, la que no entrega información suficientemente satisfactoria a la observación.

A mayor abundamiento, es preciso citar la aseveración de los reclamantes que se encuentra en la página 47 de la reclamación respectiva:

“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: Completitud y precisión, no abogando dichas reuniones en conformidad con

³⁹ Disponible en:

https://seia.sea.gob.cl/archivos/2024/06/28/813_Anexo_14_Minutas_mesas_de_trabajo_Rev_0.pdf

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”.

6.1. Las observaciones PAC que fundan la reclamación fueron debidamente consideradas y respondidas por el Servicio de Evaluación Ambiental

Durante el proceso de participación ciudadana, se hicieron varias observaciones referentes al mantenimiento y seguimiento de las infraestructuras del proyecto. Pese a ello, es importante recalcar que los reclamantes sólo consideraron que dos no fueron debidamente consideradas por el SEA, ya que en su escrito de reclamación solo se refirieron a una observación realizada por Catalina del Rosario Huerta Bau y una observación realizada por Pamela Pineda, Catalina Pineda, Matías Contreras y otros.

En ese sentido, y para proporcionar un mayor contexto al presente apartado, se adjuntan las observaciones junto con su respectiva respuesta, las cuales, a criterio de esta parte, fueron adecuadamente consideradas.

Nº	Observación	Respuesta
38 ⁴⁰	No se hace cargo de la limpieza y mantención de los alrededores de la faja vía	Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto. El titular informa durante el proceso de evaluación que actualmente mantiene un contrato de mantenimiento de faja vía realizando limpiezas constantes. Por otro lado, fuera de la faja vía (exterior a terrenos de EFE) es considerado Bien Nacional de Uso Público, por cuanto no está dentro de los alcances del proyecto EFE.
8 ⁴¹	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	Observación es pertinente toda vez que hace referencia a aspectos ambientales del proyecto. En el transcurso del desarrollo del proyecto, EFE se encuentra en proceso de gestión de acuerdos y elaboración de convenios de colaboración para el mantenimiento de la infraestructura a suministrar

⁴⁰ Catalina del Rosario Huerta Bau

⁴¹ Pamela Pineda, Catalina Pineda, Matías Contreras y otros

	parte de la empresa de hacerse cargo del desastre que significó para nosotros, los diversos problemas emanados de la falta de mantención de los 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.	por EFE dentro del alcance de mejoramiento, en donde los municipios del tramo estarán a cargo de administrar los bienes municipales y nacionales de uso público, para asegurar la recepción y el buen funcionamiento de las nuevas obras, lo que incluye: • Mantenimiento de la luminaria antivandálica en PMP, Estaciones y PVI. • El mantenimiento del paisajismo de bajo consumo en los entornos. • Operación y mantenimiento del sistema de vigilancia remota (CCTV) en Pasos Multipropósitos y Pasos Vehiculares. • Limpieza y ornato de los BNUP asociados a la infraestructura y sus entornos, en especial los espacios que se mejoran tales como PMP, PVI y áreas verdes. Cabe mencionar que 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 [...].
--	--	---

A raíz de lo que se advierte en las respuestas del SEA, queda de manifiesto que las observaciones fueron debidamente respondidas. En las observaciones reclamadas se tocaron dos puntos, a saber, la mantención de la faja vía y, el compromiso y mantenimiento en materia de accesibilidad.

Respecto a la faja vía, el SEA fue oportuno en señalar que, respecto a lo que concierne a la faja vía, EFE mantiene un contrato para estar constantemente limpiando, sin embargo, se limita únicamente a lo que refiere al proyecto, pues, los sectores aledaños que pasan a ser denominados bienes nacionales de uso público escapan de la responsabilidad de la empresa, por lo que, no es su obligación hacerse cargo de la limpieza de esos sectores si no se relacionan con el proyecto en cuestión.

Ahora bien, respecto a la mantención de las obras de accesibilidad, el SEA fue preciso en mencionar que se están ejecutando actualmente convenios de colaboración entre los municipios y EFE, dentro de los que, uno de los temas a tratar es la limpieza y ornato de los BNUP asociados a la infraestructura, en donde se contemplan los pasos multipropósitos, los PVI y las áreas verdes del proyecto. A su vez, y para reflejar la

existencia del trabajo entre los municipios y EFE, el SEA refiere al Anexo 14 de la Adenda Complementaria, documento en el que han sido recopilados una serie de correos, minutas de reuniones y contrapropuestas con el fin de llevar a cabo los convenios de colaboración.

En ese orden de ideas, esta parte no advierte la falta de consideración en las respuestas del SEA en lo que dice relación con la mantención y seguimiento en las obras de accesibilidad y faja vía.

A mayor abundamiento, para ofrecer un mayor contexto y suficiencia al apartado de la reclamación en el que se alega una falta consideración en la respuesta otorgada por el SEA a las observaciones sobre el seguimiento y mantención de las infraestructuras, es necesario señalar que lo observado abarca diversos temas. En este sentido, tanto el SEA como el titular brindaron respuestas exhaustivas y oportunas sobre los siguientes aspectos observados: obras de paisajismo, accesibilidad, luminarias, seguridad, confinamiento de la faja vía e impacto vial.

De esta manera, las respuestas brindadas por el SEA se pueden reducir a lo siguiente⁴²:

- En cuanto a las obras relacionadas con **paisajismo**, el SEA señaló que se está trabajando en convenios de colaboración con los municipios aledaños al proyecto, los cuales abarcarán la mantención y limpieza de las obras. Además, se ha definido que el paisajismo a instalar será de bajo mantenimiento, utilizando vegetación resistente y de bajo consumo de agua, lo que contribuirá a la crisis hídrica del país. Además, se incluirán enrocados para evitar que personas en situación de calle usen esos espacios.

Lo anterior, queda de manifiesto en la RCA del proyecto en cuestión, en donde, incluso en la descripción del proyecto se menciona que “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 del

⁴² Las respuestas completas y detalladas brindadas por el Servicio de Evaluación Ambiental a las observaciones se encuentran en el expediente de evaluación ambiental en la observación 8.

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”. (énfasis agregado)

- Por su parte, los convenios entre los municipios y EFE también cubrirán el mantenimiento de la **accesibilidad**, incluyendo la luminaria antivandálica en pasos multipropósitos y PVI, así como el mantenimiento de los sistemas de vigilancia remota (CCTV). También, el SEA fue enfático en señalar que los convenios se mantendrán en proceso de gestión, mientras se desarrollan las etapas de ingeniería previa ejecución del proyecto.
- En cuanto a la **luminaria**, el SEA reitera que se están gestionando convenios entre los municipios y EFE, y que el mantenimiento de la luminaria en los bienes nacionales de uso público será responsabilidad de los municipios. Por otro lado, EFE se encargará del mantenimiento de la luminaria en las infraestructuras del proyecto, como pasarelas y estaciones existentes.
- Respecto a **seguridad**, el proyecto incluye medidas de seguridad tanto para las infraestructuras como para los transeúntes. En ese orden de ideas, EFE será responsable de la instalación, mantenimiento y operación del sistema de cámaras, mientras que el mantenimiento y operación del sistema de monitoreo serán gestionados por los municipios.
- Referente a las obras relacionadas al **confinamiento de la faja vía**, el proyecto contempla un nuevo sistema de confinamiento robusto, resistente al vandalismo, con características anticorte y antiescalable. Este sistema se implementará en la faja vía, puentes y estaciones, con el fin de prevenir accidentes y daños a la infraestructura. Además, se continuará con actividades de mantenimiento y reposición en el tramo hasta la ejecución final del proyecto.
- Por último, en lo que dice relación al **impacto vial**, EFE tiene la obligación de restaurar los lugares afectados por las obras del proyecto, devolviendo las áreas intervenidas a un estándar igual o superior al previo. Esta restitución se

verificará a través de la comparación de fotografías del antes y después de las obras.

Por tanto, el SEA no solo resolvió fundadamente las observaciones que se citaron en la reclamación, sino que se dio el tiempo de brindar una respuesta detallada a cada una de las observaciones que se hicieron en el proceso de consulta pública.

En las respuestas se abordaron temas generales y específicos de cada aspecto del proyecto. Los generales se pueden reducir en que, la mantención y el seguimiento de las infraestructuras del proyecto y las mejoras del mismo se están regulando a través de convenios con los distintos municipios aledaños al proyecto y la empresa EFE, y un adelanto de los mismos y el proceso de gestión se encuentra radicado en el Anexo 14 de la Adenda Complementaria.

6.2. El Anexo 14 de la Adenda Complementaria otorga completitud, precisión y autosuficiencia respecto a los convenios que se están gestionando entre EFE y los Municipios.

En reiteradas respuestas, el SEA informó que, para la mantención y seguimiento de la infraestructura del proyecto, se están suscribiendo convenios entre los municipios y EFE. Estos convenios continuarán gestionándose a medida que avancen las etapas de ingeniería previa a la ejecución del proyecto. Asimismo, aunque los convenios, al momento de responder, no estaban completamente desarrollados, el SEA decidió anticiparse y confirmar la realización de los mismos, dando cuenta que, en el Anexo 14 de la Adenda Complementaria se encuentran antecedentes que evidencian los convenios mencionados.

En ese orden de ideas, entre las páginas 61 y 62 del Anexo 14, se encuentra el Oficio N°100/2024 emitido por la Alcaldesa de Lo Espejo, doña Javiera Reyes, quien oportunamente presentó observaciones respecto al convenio de cooperación. En el documento se detallan sus contrapropuestas a la hora de hacerle seguimiento y mantención a las infraestructuras del proyecto, la que, al día de hoy, están siendo analizada por la empresa.

A su vez, entre las páginas 64 y 65 se encuentra una minuta de la reunión sostenida por el municipio de El Bosque con EFE, el día 24 de agosto de 2022, en donde uno de los puntos a tratar fue la elaboración de convenio de cooperación para el desarrollo del proyecto de “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago Nos”. Ese día el municipio aceptó el convenio y se comenzó a gestionar el proceso de revisión del documento, el que oportunamente se enviará para la revisión por áreas legales de EFE y del Municipio.

Asimismo, a lo largo de todo el Anexo 14 de la Adenda Complementaria van quedando de manifiesto minutas de reuniones y contrapropuestas entre los municipios y EFE, con el fin de llevar a cabo los convenios, que, tal como se detalló, se encuentran en ejecución.

6.3. La no incorporación de los convenios no es un vicio, pues los reclamantes estarían solicitando documentos que aún no existen, lo que dejaría en indefensión a la empresa

La solicitud de incorporación de los convenios que aún se encuentran en proceso de elaboración no constituye un vicio que afecte la evaluación, ya que el hecho de que dichos acuerdos no se encuentren completamente resueltos en este momento no impide que se pueda prever con claridad su contenido y los efectos que tendrán. En este sentido, los convenios tienen por objeto regular el mantenimiento y seguimiento de las infraestructuras del proyecto, referentes a paisajismo, seguridad, luminarias, accesibilidad entre otros.

Cabe señalar que, de los elementos esenciales para la elaboración de dichos convenios, como lo es la disponibilidad de ambas partes para llevarlos a cabo, se advierte en el Anexo 14 de la Adenda Complementaria. De esta manera, tanto EFE como los Municipios están contestes en llevar a cabo convenios de colaboración con el fin de darle seguimiento y mantención a las infraestructuras del proyecto.

Además, se debe tener presente que, la evaluación del proyecto se centra en los impactos y las medidas de mitigación correspondientes, no en los acuerdos específicos que se vayan a adoptar.

Por ende, la falta de incorporación formal de los convenios no genera un vicio en el proceso de evaluación ambiental, toda vez que, en primer lugar, los convenios se estarían llevando a cabo hasta la fecha, y además, su contenido y disposición base, se pueden extraer tanto del Anexo 14 de la Adenda Complementaria, de la respuesta del SEA a las observaciones, y de la propia RCA.

En definitiva, lo alegado por los reclamantes resulta injustificado y carente de fundamento, pues, no puede exigirse la entrega de documentos que a la fecha se encuentran en proceso de elaboración y ratificación. Lo anterior colocaría a la empresa en una situación de indefensión.

La solicitud no obedece a un requerimiento legítimo o técnico, sino que refleja una mera disconformidad con la respuesta del SEA. Queda de manifiesto que la única pretensión de los reclamantes es dilatar el proceso, lo que ha sido constante en la tramitación de este proyecto.

6.4. Conclusión

Es de suma importante resaltar que las observaciones fueron debidamente consideradas, dado que, los reclamantes están solicitando antecedentes que aún se encuentran en proceso de elaboración, como lo es, los convenios que al día de hoy se estarían ejecutando entre la empresa EFE y los municipios.

Asimismo, ha sido el propio SEA el que sostuvo en sus respuestas que, los convenios de colaboración entre los municipios y EFE, se seguirán desarrollando mientras se ejecuten las etapas de ingeniería previa ejecución del proyecto, sin perjuicio de ello, algunas reuniones y gestiones se presentan actualizadas en el anexo 14 de la adenda complementaria.

Finalmente, es menester hacer presente que los reclamantes confunden los elementos esenciales para llevar a cabo la evaluación ambiental. En ese sentido, el hecho de que los convenios de mantenimiento y seguimiento se encuentren en proceso de elaboración no constituye un impedimento para que se haya dictado correctamente la RCA.

7. Las alegaciones vinculadas al Proyecto Original no son pertinentes

Los reclamantes sostienen que la autoridad debería considerar otros elementos de fondo a efectos de considerar debidamente la observación. A su juicio, no basta con cumplir los criterios del Instructivo sobre debida consideración de las observaciones, como la supuesta necesidad de ingresar el Proyecto por EIA, la existencia de fraccionamiento y los presuntos problemas de evaluación del Proyecto Original.

Como veremos, lo señalado por los reclamantes no son más que cuestiones ajenas al Proyecto cuya RCA se impugna o fueron abordados en el marco de su evaluación ambiental.

7.1. El presente Proyecto no requería un EIA

Los reclamantes sostienen que el Proyecto debió haberse sometido a evaluación por un EIA dado que generaría los efectos del artículo 11 letra c) y f) de la LBGMA. Dicha alegación, que ya revisamos precedentemente, la sustentan esta vez en los presuntos impactos del Proyecto Original, cuestión que aparece con claridad de sus alegaciones y, como hemos señalado, quedó solucionado luego de la Resolución N°624/2022, de la SMA, que rechazó la reconsideración de mi representada, respecto de la cual los reclamantes no reclamaron.

Así se puede revisar a propósito del artículo 11 letra c) de la LGBMA en su capítulo 5.3.1 letra a) cuando indican lo siguiente:

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

se han manifestado en 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 (énfasis agregado).

Misma situación ocurre con el artículo 11 letra f) de la LBGMA, donde cuestionan que la declaratoria de monumento nacional en calidad de Monumento Histórico Víctor Jara, donde sostienen lo que sigue:

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.

Así, las consideraciones descritas por los reclamantes no son más que cuestiones ajenas a este Proyecto. La primera de ellas, se refiere a presuntos problemas que el al Proyecto Original —cuya RCA 373/2013 aún se encuentra pendiente de revisión judicial— habría traído en temas de conectividad o seguridad, y el segundo de ellos, a disposiciones ajenas a la evaluación ambiental y más propias de competencias del Consejo de Monumentos Nacionales como podría ser la presunta afectación de Monumentos Nacionales por la operación actual, cuestión que por lo demás, no ocurre.

Dicho de otro modo, son alegaciones absolutamente impertinentes, dado que no se refieren a algunos de los contenidos de la DIA, ni al proceso de evaluación o exceden los alcances de SEIA y las competencias del SEA.

Sin perjuicio de lo señalado, es importante recordar que los impactos del artículo 11 letra c) y f) de la LBGMA fueron evaluados en el marco de este procedimiento, y como vimos más arriba, fueron descartados. Recordemos, que este Proyecto se presenta como una modificación del Proyecto Original, incluyendo la evaluación de mejoras ambientales en varios temas, entre ellos, conectividad, infraestructura, paisajismo y seguridad. Todo ello, a efectos de asegurar la operación del subproyecto Seguridad y Confinamiento que sustentó y sigue sustentando los principales cuestionamientos de los reclamantes contra la RCA 373/2013 del Proyecto Original.

De este modo, como modificación de Proyecto dio cumplimiento al artículo 11 ter⁴³ que obliga a la evaluación de aquellos impactos acumulativos. Así respecto al artículo 11 letra c) de la LBGMA, evaluó y descartó que el Proyecto impactará negativamente los sistemas de vida y costumbres por la presunta falta de conectividad y seguridad. A ello ya nos referimos en lo señalado precedentemente, pero en resumen el proyecto estimo los tiempos de desplazamiento concluyendo que ellos no sólo disminuyen, sino que no se alteran de forma significativa.

Por su parte, durante la evaluación se descartó que el Proyecto generara el impacto del artículo 11 letra f) de la LBGMA, introduciendo mejoras al memorial Víctor Jara que, a pesar de ser de menor entidad a lo propuesto originalmente por cuestiones ajenas a la voluntad de este titular, no representa una afectación al mismo sino una mejora.

De este modo, las alegaciones planteadas sobre este punto no tienen asidero en la ley ni tampoco en los antecedentes de la evaluación, excediendo el objeto de la reclamación de autos el cual no es otro que, la debida consideración de observaciones.

⁴³ Ley N°19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

7.2. La imputación de fraccionamiento fue subsanada por la presentación de este Proyecto, cuestión con la que estuvo de acuerdo la SMA

Los reclamantes sostienen que el Proyecto no se presenta como una medida para atender al reproche formulado en la Resolución Exenta N°894/2021, que sancionó a EFE con fraccionar el Proyecto “Rancagua Express”, sometiendo a evaluación sólo el subproyecto “Mejoramiento Integral de la infraestructura ferroviaria”, sin incluir el subproyecto “Seguridad y Confinamiento” y el subproyecto “Renovación Flota Material Rodante”.

La afirmación de los reclamantes, no sólo son impertinentes a la evaluación ambiental del Proyecto cuya RCA se reclama, sino que además son erradas o al menos, imprecisas.

Así, en primer lugar, y más allá de que la Resolución Exenta N°894/2021 no se encuentra firme, debemos recordar que ella sancionó a mi representada por fraccionamiento, específicamente por evaluar el subproyecto “Seguridad y Confinamiento”. Lo relacionado con el subproyecto “Renovación Flota Material Rodante” no fue objeto de este procedimiento sancionatorio. Por lo que la afirmación proferida por los reclamantes en este aspecto resulta totalmente errónea.

En segundo lugar, si bien este Proyecto se ingresó de manera voluntaria, previo a la dictación de la Resolución Exenta N°894/2021, su existencia y tramitación ambiental se hizo presente en el recurso de reposición presentada por EFE en contra del acto ya señalado, y que, a pesar de ser rechazado, motivó la modificación de su resuelto segundo.

En efecto, recordemos que el resuelto segundo de la Res. Ex. N°894/2021 de la SMA, requirió a EFE la presentación para su aprobación un cronograma de trabajo en el que se establecieran todas las acciones que serían realizadas para materializar el reingreso del proyecto “Seguridad y Confinamiento” al SEIA. Ello, en los siguientes términos:

SEGUNDO. Requerimiento de ingreso al SEIA. En virtud de los antecedentes analizados por este servicio, los cuales se encuentran disponibles en el

expediente del presente procedimiento sancionatorio, se requiere al titular para que, en un plazo de 15 días hábiles, presente a este organismo, para su aprobación, **un cronograma de trabajo en el que se establezcan todas las acciones que serán realizadas para materializar el reingreso del proyecto “Seguridad y Confinamiento” al SEIA.** En este sentido, es importante destacar que el desistimiento del procedimiento de evaluación en curso, refuerza la necesidad de regularizar a la brevedad posible el respectivo proyecto. En dicha evaluación la empresa deberá procurar considerar un proceso de participación ciudadana, que recoja los diversos temas que se levanten, entre ellos; la situación de las personas que habitan en el área colindante al proyecto; la situación de monumentos y sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico, y en general, los pertenecientes al patrimonio cultural; seguridad vial; medidas de mejoramiento y rehabilitación del entorno urbano en áreas afectadas: medidas de aseo y ornato; entre otras. (énfasis agregado).

Como ya se ha explicado, dicho resuelvo se modificó de oficio mediante Resolución Exenta N°624/2022 eliminando la exigencia del resuelvo segundo original, y requiriendo mi representada informar a la SMA la obtención de la RCA favorable del proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago – Nos”. Así se puede leer claramente de dicho resuelvo:

Requerir a la empresa que informe de la obtención de RCA favorable. Dado que EFE volvió a ingresar al SEIA en diciembre de 2021, un proyecto que tiene por objeto mejorar las condiciones medioambientales y de seguridad en el tramo Santiago – Nos, resulta pertinente modificar de oficio lo dispuesto en el resuelvo segundo de la Res. Ex. N° 894/2021, que requirió a EFE el reingreso del proyecto sobre seguridad operacional al SEIA. En esta línea, corresponde reemplazar lo allí señalado, en el sentido de requerir a la empresa continuar con la tramitación del proyecto recientemente ingresado al SEIA, hasta la obtención de una RCA favorable. Asimismo, como se expuso en la resolución recurrida, en dicha evaluación la empresa deberá procurar considerar un proceso de participación ciudadana que recoja los diversos temas que se levanten, entre ellos; la situación de las personas que habitan en el área colindante al proyecto; la situación de monumentos y sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico, y en general, los pertenecientes al patrimonio cultural; seguridad vial; medidas de mejoramiento y rehabilitación del entorno urbano en áreas afectadas: medidas de aseo y ornato; entre otras. (énfasis agregado).

Dicho de otro modo, a través de dicha modificación, **se desprende que la SMA asumió que la presunta infracción de fraccionamiento sólo requiere de la aprobación**

ambiental de la DIA en comento para ser corregido ambientalmente, cuestión que acaeció en la especie.

Dicha decisión de la SMA, fue impugnada judicialmente ante el Segundo Tribunal Ambiental por esta parte quien sostiene la inexistencia del fraccionamiento, dando origen al Reclamo Rol R-346-2022 en el cual se entregó proyecto de fallo recientemente. Sin embargo, la decisión no fue impugnada por los interesados de ese procedimiento que son asesorados legalmente por la misma abogada, que ahora cuestiona a través de esta acción y a nombre de otras personas. Finalmente, y sin perjuicio de lo ya señalado, lo cierto es que toda la discusión sobre el presunto fraccionamiento es objeto del procedimiento judicial actualmente en curso en el rol R-346-2022 seguido ante el Segundo Tribunal Ambiental, por lo que los cuestionamientos señalados exceden totalmente el ámbito de esta reclamación PAC resultando absolutamente improcedentes.

8. No existe denegación de acceso a la justicia ambiental

Los reclamantes fundamentan que existiría una denegación de la justicia y un incumplimiento de las exigencias de acceso a la justicia ambiental. Sustentan es alegación en las siguientes premisas: (i) la falta de solución de los “problemas” del Proyecto Original, consistentes en el presunto fraccionamiento del Proyecto y en la falta de observaciones ciudadanas; (ii) dilación de más de 10 años en la resolución de un conflicto ambiental que ha ignorado las reclamaciones por falta de consideración y fraccionamiento; (iii) un trato preferente hacia EFE por parte del SEA por haberle admitido 4 extensiones de plazo.

Las alegaciones proferidas no tienen sustento en el procedimiento de evaluación del presente Proyecto, el cual se tramitó dentro de los plazos legales contemplados en la LGBMA sin ninguna traba a la participación e impugnación de los reclamantes, no visualizándose ninguna denegación del acceso a la justicia ambiental. Más bien, vemos que ella se funda en premisas que son absolutamente erróneas o imprecisas:

- En primer lugar, aquella premisa sobre la falta de consideración de observaciones y el supuesto fraccionamiento del Proyecto Original —como se dijo en el capítulo anterior— son de absoluta impertinencia y se encuentran actualmente en revisión judicial del Segundo Tribunal Ambiental en las reclamaciones Rol R-346-2022 y R-444-2023.
- En segundo lugar, la presunta dilación en la solución del conflicto ambiental asociado al Proyecto Original no es más que responsabilidad de una estrategia judicial de los propios reclamantes, que han interpuesto o han participado en reclamos administrativos y judiciales y acciones de protección paralelamente, dilatado innecesaria e ilegalmente la firmeza de la RCA 373/2013 del Proyecto Original afectado gravemente a mi representada.
- En tercer lugar, tampoco existe un trato preferente ni excesiva laxitud de la evaluación del Proyecto por haber acogido 4 extensiones de plazo los días: fecha 25 de febrero de 2022, 29 de agosto de 2022, 21 de diciembre de 2023 y el 01 de abril de 2024. Así, las primeras dos son “solicitudes extensión de la suspensión de plazo” para responder al ICSARA y las dos últimas son “solicitudes extensión de la suspensión de plazo” y que conforme al artículo 50⁴⁴ pueden ser solicitadas por el proponente “hasta por dos veces, siempre y cuando lo solicite dentro del plazo original.”. De ahí que las suspensiones de plazo señaladas no son ningún trato preferente para EFE, sino que el legítimo ejercicio de un derecho concedido por la norma.

Lo forzado, inexacto y/o erróneo de las premisas que sustentan la supuesta denegación de acceso a la justicia ambiental, deja en evidencia que no es efectiva y por tanto, debe ser rechazada por esta autoridad.

IV. CONCLUSIONES

De lo expuesto a lo largo de este informe, es posible concluir que el reclamo deducido por los observantes PAC debe ser rechazado en todas sus partes, al carecer de total

⁴⁴ Decreto N°40 que Aprueba el Reglamento del SEIA.

fundamento, no individualizando claramente la observación reclamada, o realizando alegaciones genéricas que no permiten desvirtuar los antecedentes técnicos que sustentan la calificación favorable del Proyecto.

POR TANTO, solicito respetuosamente a Uds., tener por evacuado el informe, y en su mérito rechazar las reclamaciones administrativas en su totalidad.