

Ref.: Recurso de Reclamación Administrativa del artículo 30 bis de la Ley N°19.300, contra la Resolución Exenta N°202413001330, de 16 de agosto de 2024, que califica favorablemente el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos”.

Ant.: Recurso de Reclamación Administrativa del artículo 30 bis de la Ley N°19.300, contra la Resolución Exenta N°202413001330, de 16 de agosto de 2024, que califica favorablemente el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos”.

Mat.: Se tenga presente

Sr.

Juan Cristóbal Moscoso Farías

Director Ejecutivo (S)

Servicio de Evaluación Ambiental

PRESENTE

22 de mayo de 2025

JAVIER VERGARA FISHER, en representación de Empresa de Los 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 (en adelante, e indistintamente “**Resolución de Admisibilidad**”), de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, “**SEA**”), a UD. respetuosamente digo:

Que, por este acto, vengo en hacer presente una serie de consideraciones de hecho y de derecho en relación con la evaluación ambiental del componente ruido, a propósito de lo señalado por el Subsecretario del Medio Ambiente en el Oficio ORD. N° 02277/2025, de fecha 9 de abril de 2025 y por la Subsecretaría de Salud Pública en el Oficio ORD. N°1220, de fecha 30 de abril de 2025.

I. ANTECEDENTES GENERALES

1. El Proyecto aprobado mediante RCA N° 202413001330/2024 viene a implementar mejoras considerables al proyecto original

El Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos” (en adelante, “Proyecto”) tiene por objeto mejorar la conectividad para los peatones y reforzar la seguridad de las instalaciones ferroviarias con el fin de garantizar la operación continua del servicio de pasajeros en el tramo Santiago – Nos.

En definitiva, el Proyecto objeto de la presente reclamación busca hacerse cargo de las preocupaciones sobre conectividad, seguridad y medioambiente que algunos de los reclamantes en esta sede – en su oportunidad – manifestaron en la evaluación ambiental del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua” (en adelante, e indistintamente, “Proyecto Original”), calificado favorablemente el 25 de abril de 2013, mediante Resolución Exenta N°373/2013 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental (en adelante, “RCA N°373/2013” o “RCA del Proyecto Original”).

2. Sobre el cuestionamiento a la evaluación y metodología de medición utilizada en relación con el componente ruido

Respecto al componente ruido, los reclamantes parten de la base de que, a raíz de la sanción asociada a la fase de construcción del Proyecto, aplicada por la Superintendencia del Medio Ambiente, se daría paso a ciertas dudas sobre la correcta evaluación y mediciones de ruido realizadas por el titular respecto al Proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y Seguridad del Tramo Santiago – Nos”.

Al respecto, manifiestan en específico que existe una *“falta de contemplación del efecto sumatorio del ruido generado tanto por el proyecto en evaluación como por el proyecto original*

"Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua" (RCA N°373/2013)". En esa misma línea, este titular explicó durante la evaluación que el Proyecto actual no modifica el servicio de trenes, sino que sólo incorpora actividades de construcción para ciertas obras, las cuales son fuentes reguladas por el DS 38/2011 del MMA (en adelante, "D.S. N°38/2011"). Así las actividades de construcción tienen una naturaleza distinta del servicio de trenes, las primeras tienen una norma de emisión en particular y la segunda no está regida por dicha norma en virtud de lo señalado explícitamente en el citado D.S. N°38/2011¹. Respecto de la circulación ferroviaria en la evaluación ambiental del proyecto original se aplicó concretamente los lineamientos y límites establecidos en documento FTA-VA-90-1003-06, que presenta actualmente una actualización FTA Report N°0123 del año 2018 sumables directamente.

DE LO SEÑALADO POR LA SUBSECRETARÍA DE SALUD PÚBLICA EN SU INFORME

A través del Oficio ORD. N°2024991021187-2024 se pidió pronunciamiento a la Subsecretaría de Salud respecto al posible riesgo a la salud de la población, por las emisiones de ruido del proyecto "Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago – Nos". En particular, considerando que corresponde a una modificación del proyecto "Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua", aprobado mediante RCA N°373/2013.

Dando cumplimiento a lo solicitado, el 30 de abril de 2025, la Subsecretaría de Salud Pública respondió a la solicitud de la Dirección Ejecutiva del SEA, mediante Oficio ORD. N°1220.

1. Los puntos expuestos por la Subsecretaría de Salud en su respuesta

La autoridad en su informe tuvo presente que las emisiones de ruido derivadas del tránsito ferroviario (del proyecto original) han sido evaluadas conforme al documento técnico "FTA" de Estados Unidos, pero, las emisiones de ruido generadas por el nuevo proyecto deben cumplir con los niveles de presión sonora corregidos (NPS) establecidos en el D.S. N°38/2011.

En ese punto, al advertir distintos descriptores acústicos, criterios de evaluación y límites aplicables, señala que el efecto acumulativo no puede realizarse por medio de la sumatoria directa de los niveles de ruido establecidos para cada proyecto.

¹ Así se señala de modo en el artículo 5° letra a) del DS 38/2025, que excluye de la aplicación de la norma en cuestión, *"la circulación a través de redes de infraestructura de transporte, como por ejemplo, el tránsito vehicular, ferroviario y marítimo."*

De esta manera, para subsanar aquella problemática, propone que – en este caso – se debería aplicar un estándar de ruido que defina niveles de calidad acústica ambiental, con el objetivo de determinar la significancia del impacto acumulativo.

Sin embargo, al mismo tiempo señala que la Ley N°7/2010 de la comunidad de Aragón indicada en el documento “Criterio de Evaluación en el SEIA: Evaluación del Efecto Sinérgico Asociado a Impactos por Ruido sobre la Salud de la Población” no resulta aplicable al proyecto debido a su fecha de publicación.

En efecto, el documento del SEA que hace aplicable la Ley N°7/2010, cuyo contenido busca definir niveles objetivo de calidad basados en los índices de ruido día, tarde y noche, según el área acústica involucrada, fue publicada en abril de 2022, pero el proyecto se ingresó al SEIA en noviembre de 2021.

Adicional a lo anterior, la autoridad presenta reparos sobre la falta de antecedentes técnicos que permitan establecer sin resultaba procedente analizar el eventual efecto combinado de las emisiones de ruido generadas por las fuentes emisoras existentes en los Talleres de la Maestranza San Eugenio (proyecto original) y las identificadas en la Instalación de Faena Maestranza San Eugenio (proyecto). Ahora bien, por economía procesal, esta alegación será tratada en el Título II, en particular, en los subtítulos 3 y 4.

Por su parte, en lo sucesivo, descartando las otras alegaciones de la Subsecretaría de Salud Pública, se pasará a exponer la normativa exacta que le es aplicable al Proyecto, y en base a ello, cómo EFE cumplió con altos estándares al momento de evaluar los impactos de ruido que eventualmente podría traer consigo la construcción y operación del nuevo proyecto.

1. El riesgo para la salud de la población y los efectos adversos en recursos naturales renovables, por ruido debe evaluarse conforme a lo establecido en la normativa vigente, sea ella de emisión o de calidad

El impacto significativo de riesgo para la salud de la población por ruido, debe evaluarse conforme a las normas vigentes, sean estas de emisión o calidad, y en caso de ausencia total de ellas, se debe recurrir a normas de referencia. Lo anterior se desprende claramente del artículo 11 de la Ley N°19.300 y del artículo 5 del D.S. N°40/2013 Reglamento del SEIA.

Así, el inciso final del artículo 11 de la Ley N°19.300 establece lo siguiente:

“Para los efectos de evaluar el riesgo indicado en la letra a) y los efectos adversos señalados en la letra b), se considerará lo establecido en las **normas de calidad ambiental y de emisión vigentes**”. (énfasis agregado)

Precisa lo anterior, el artículo 5 del D.S. N°40/2013 Reglamento del SEIA, que en lo que interesa, establece lo siguiente:

“A objeto de evaluar si se genera o presenta el riesgo a que se refiere el inciso anterior [riesgo para la salud de la población] se considerará la presencia de población en el área de influencia, cuya salud pueda verse afectada por:

[...]

b) La superación de los valores de ruido establecidos en la normativa ambiental vigente. A falta de tales normas, se utilizarán como referencias las vigentes en los Estados que se señalan en el artículo 11 del presente Reglamento”

A raíz de lo señalado en la disposición transcrita, se desprende con claridad que los posibles riesgos para la salud de la población, así como los efectos adversos significativos sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales renovables, incluidos el suelo, agua y aire, pueden ser evaluados de dos formas distintas, a saber:

- a) A través de normas de calidad ambiental vigentes, o
- b) Mediante normas de emisión vigentes

Sólo a falta de ambas, se puede recurrir a normas de referencia de los Estados del artículo 11 del Reglamento del SEIA.

En ese contexto, en Chile contamos con una norma de emisión de ruido para fuentes fijas como las que contempla el presente proyecto. Nos referimos, como bien sabe, al D.S. N°38/2011 que fue justamente la norma que se tuvo a la vista para descartar el impacto significativo del Proyecto conforme a la aplicación de las disposiciones legales y reglamentarias ya indicadas.

Ahora bien, algunos podrían alegar que la evaluación a través de normas de calidad es siempre exigible, o incluso que, ambas lo son, y el inciso no responde a mecanismos excluyentes, sino que copulativos. Sin embargo, sostener esta posición llevaría a una contradicción fáctica insalvable. En efecto, cuando no existe una norma de calidad ambiental – como ocurre en el caso del ruido –, exigir su aplicación resultaría en una interpretación absurda e impracticable. Evidentemente, el legislador previno esta situación y por ello contempló expresamente la posibilidad de evaluar los efectos adversos mediante normas de emisión. Es más es una decisión del país regular con norma de calidad o emisión, así cada vez que en una materia existe norma de emisión, según el criterio de la autoridad debería utilizarse una norma de calidad. Eso no es así y en general no ha sido así en los últimos años, existiendo innumerables casos en que la autoridad aplica las normas de emisión para regular un contaminante, porque explícitamente ha decidido no regular con norma de calidad por las

dificultades técnicas o legales que ello importa, y sólo después de mucho tiempo decide regular con norma de calidad o derechamente no lo hace. Es el caso del ruido, de la contaminación lumínica o de las fuentes emisoras de arsénico. Respecto del primero y el último aún no existe norma de calidad ambiental. Lo mismo ocurre, con las emisiones a cursos de agua, donde sólo existe el DS 90 que regula las descargas de riles a cursos de agua, y el proceso de dictación de normas de calidad de agua para diversos usos ha sido lento y aun incipiente.

En ese sentido, ha sido el propio Segundo Tribunal Ambiental, en causa Rol N°R-164-2017² en la que descartó cualquier afectación a la salud pública, considerando que se cumplen los estándares establecidos en la normativa de emisión de ruido vigente en Chile, esto es, el Decreto Supremo N°38/2011. De hecho, si la intención del legislador hubiera sido restringir la evaluación únicamente a normas de calidad, ¿por qué incluyó expresamente la referencia a las normas de emisión? Y más aún, ¿por qué no se ha dictado hasta ahora una norma de calidad ambiental para el componente ruido, si su aplicación fuera indispensable?

Por tanto, tanto la literalidad del inciso final del artículo 11 de la Ley N°19.300 como su desarrollo práctico permiten concluir que la evaluación de los efectos adversos sobre la salud de la población y sobre los recursos naturales renovables puede realizarse válida y eficazmente a través de normas de emisión o de calidad ambiental, indistintamente según corresponda y en función de la normativa vigente aplicable al componente evaluado.

2. La evaluación de ruidos se debe medir a través de su fuente, así, las emisiones de fuentes reguladas por el DS 38/2011 (fuentes fijas) deben considerarse separadamente de las ferroviarias

Tal como se aclaró en el informe presentado por mi representada a esta Dirección Ejecutiva con fecha 13 de enero del presente año, 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.

Con dicha conclusión está de acuerdo el propio Ministerio del Medio Ambiente que en su Oficio ORD. N°02277/2025 ha señalado que las emisiones de ruido deben considerar la fuente de ruido, a saber:

² Cabe hacer presente que, si bien dicha sentencia fue revocada por la Excma. Corte Suprema en la causa Rol N°29.065-2019, dicha decisión no fue fundada en una deficiencia sobre la evaluación en ruido y vibraciones, sino que principalmente en lo que dice relación al impacto vial no evaluado.

“En este contexto, es preciso señalar que la evaluación de las emisiones de ruido debe considerar la normativa aplicable o de referencia **de acuerdo al tipo de fuente de ruido que se está analizando**. Así, para las denominadas “fuentes fijas”, que corresponden a actividades productivas, comerciales, de esparcimiento, de servicio, faenas constructivas y dispositivos en vivienda, **debe aplicarse el D.S. N° 38/2011 MMA**. Por su parte, para el **ruido de tráfico ferroviario**, debe utilizarse una normativa de referencia bajo los términos que establece el artículo 11 del Reglamento del SEIA, como por ejemplo, **el estándar FTA de Estados Unidos** antes mencionado. Lo anterior, en atención a que el propio D.S. N° 38/2011 MMA excluye de su ámbito de aplicación al ruido generado por la circulación a través de las redes de infraestructura de transporte, incluyendo el tráfico ferroviario” (énfasis agregado).

Así las cosas, el presente Proyecto descartó el impacto de ruido utilizando como criterio normativo conforme al D.S. N°38/2011, dado que sólo introducía cambios en fuentes fijas respecto al Proyecto original, no siendo exigible jurídicamente ni posible técnicamente que se considerará la sumatoria del servicio ferroviario que no fue modificado.

3. El Proyecto descartó adecuadamente el impacto generado por las emisiones de ruido

Sobre el punto, el Proyecto descartó adecuadamente que las emisiones de ruido generaran un impacto significativo. Para ello se desarrolló un modelo de propagación de ruido considerando las emisiones de los equipos o fuentes de ruido definidos en los distintos escenarios constructivos, siguiendo los siguientes pasos:

- Identificación de receptores entorno a las obras
- Definición de límites a dar cumplimiento, de acuerdo a los IPT (instrumentos de planificación territorial) con usos de suelo permitidos y prohibidos de cada comuna donde se encuentre el receptor
- Desarrollo de modelo de propagación en software específico (input topografía, obstáculos, condiciones meteorológicas, fuentes de ruido asociadas a la fase de construcción y ubicación de receptores)
- Resultados del modelo de propagación sin medidas de control
- Definición de medidas de control de ruido de ser necesarias.
- Resultados del modelo de propagación con medidas de control implementadas, y verificación de cumplimiento normativo en el 100% de los receptores

En base a ello se pudo constatar que el Proyecto cumplía normativamente con los límites establecidos en el D.S. N°38/2011 en la totalidad de los receptores identificados, descartando así, de manera adecuada, la generación de los impactos significativos descritos en el artículo 11 letra a) y b) de la Ley N°19.300.

Los criterios establecidos en la nueva Guía del SEA no son aplicables al Proyecto Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago - Nos, y además resulta ilegal

Los criterios de la nueva Guía del SEA “Criterio de Evaluación en el SEIA: Evaluación del Efecto Sinérgico Asociado a Impactos por Ruido sobre la Salud de la Población” no resulta aplicable al caso en cuestión y además, contraría el artículo 11 inciso final de la Ley N°19.300 y 11 del Reglamento del SEIA.

3.1. El contenido de la nueva Guía de efecto sinérgico por ruido

El 29 abril de 2022, el SEA publicó la Resolución Exenta N°202299101330 del 29 de abril de 2022, mediante la cual entra en vigencia el “Criterio de Evaluación en el SEIA: Evaluación del Efecto Sinérgico Asociado a Impactos por Ruido sobre la Salud de la Población” (en adelante, “criterio”). Dicho criterio, presenta criterios para la evaluación ambiental de los efectos sinérgicos por ruido y posterior análisis de lo señalado en el literal a), del artículo 11, de la Ley N°19.300, en atención a lo estipulado en la letra b) del artículo 5° del Reglamento del SEIA (*“La superación de los valores de ruido establecidos en la normativa ambiental vigente. A falta de tales normas, se utilizarán como referencia las vigentes en los Estados que se señalan en el artículo 11 del Reglamento”*).

En todo caso, aun cuando esta guía no debe ser aplicada por las razones que se han enunciado y otras que se desarrollan más adelante, no puede aplicarse por las razones indicadas en la propia Guía: ³

“Para identificar el impacto generado por nuevas fuentes de ruido, en un escenario de fuentes existentes de iguales o similares características, el manual propone un criterio de análisis acumulativo, que consiste en identificar la capacidad de aumento de los niveles de ruido, en los receptores que ya presentan exposición producto de otras fuentes en operación, como puede suceder, por ejemplo, en una carretera que aumenta el número de pistas de circulación de vehículos.”

Así, es la propia Guía la que señala que respecto de fuentes como es el ferrocarril que el análisis de impacto acumulativo aplica a fuentes de “iguales o similares características”, lo cual no ocurre en el caso en discusión. Dado que nos encontramos en una discusión entre fuentes regidas por el D.S.N°38/2001 y fuentes excluidas de este DS y respecto de las cuales se aplicó en su oportunidad la norma del Federal Transit Administration (FTA).

³ Al respecto ver página 9 de la citada Guía.

3.2. Dicha Guía no resulta aplicable al caso por haber sido dictada posterior al ingreso a evaluación del Proyecto

El “Criterio de Evaluación en el SEIA: Evaluación del Efecto Sinérgico Asociado a Impactos por Ruido sobre la Salud de la Población” fue publicado por el SEA el 29 de abril de 2022, mientras que, por otro lado, el proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago – Nos” ingresó al SEIA con fecha 30 de noviembre de 2021, es decir, con anterioridad a la publicación del criterio en cuestión.

En base a lo anterior y al principio de irretroactividad, se debe tener presente que el criterio no resulta aplicable al proyecto aprobado mediante la RCA impugnada, por cuanto la evaluación de los efectos sinérgicos vinculados al componente ruido debe ajustarse exclusivamente a los criterios y normativas vigentes al 30 de noviembre de 2021.

Hacer exigible el cumplimiento de dicho criterio al titular del Proyecto sería ir en contra de principios básicos, como lo es el de irretroactividad, legalidad y certeza jurídica. En efecto, el ordenamiento jurídico garantiza que, cualquier norma, modificación, criterio o guía sea aplicable solo una vez publicada.

A mayor abundamiento, la propia Subsecretaría de Salud Pública en su informe señala que:

“Debido a su fecha de publicación, este criterio de evaluación [Evaluación del Efecto Sinérgico Asociado a Impactos por Ruido Sobre la Salud de la Población] no resultaba aplicable al proyecto”.

3.3. La Ley 7/2010 contra la contaminación acústica de Aragón no es aplicable al Estado de Chile.

El apartado 3 (Estándares de referencia para la evaluación) del criterio en cuestión, trae a colación el “Estándar de calidad español: Ley 7/2010 contra la contaminación acústica de Aragón” en su apartado 3.1.

En dicho criterio, el SEA ha traído a colación la implementación de la norma de calidad de ruido de la comunidad de Aragón, indicando que el 11 de la Ley N°19.300 en su inciso final señala que, a falta de normas de calidad ambiental y emisiones vigentes, se utilizarán como referencia las vigentes en los Estados que señale el Reglamento.

Sin embargo, la Ley 7/2010 contra la contaminación acústica de Aragón no es aplicable al Estado de Chile por tres importantes razones, a saber:

3.3.1. La comunidad autónoma de Aragón no se encuentra comprendida en el listado taxativo del art. 11 del RSEIA

El artículo 11 del RSEIA dispone lo siguiente:

“Las normas de calidad ambiental y de emisión que se utilizarán como referencia para los efectos de evaluar si se genera o presenta el riesgo indicado en la letra a) y los efectos adversos señalados en la letra b), ambas del artículo 11 de la Ley, serán aquellas vigentes en los siguientes Estados: República Federal de Alemania, República Argentina, Australia, República Federativa del Brasil, Canadá, Reino de España, Estados Unidos Mexicanos, Estados Unidos de América, Nueva Zelandia, Reino de los Países Bajos, República Italiana, Japón, Reino de Suecia y Confederación Suiza. (énfasis agregado)

A partir de lo señalado en la disposición respectiva, se desprende que la comunidad de Aragón no se encuentra incluida en el listado taxativo de normas de referencia que pueden ser utilizadas en nuestro país.

En este sentido, al incorporar en el criterio normativa no contemplada en dicho listado, el SEA ha actuado en contravención al tenor literal de las propias disposiciones que le otorgan la facultad de definir parámetros basándose en normas extranjeras. Esta actuación, configura una evidente vulneración al principio de legalidad, ampliamente seguido en nuestro ordenamiento jurídico, conforme al cual los órganos del Estado solo pueden ejercer las atribuciones expresamente conferidas por la ley. Más aún, lo anterior implica una clara extralimitación tanto de sus facultades como de su marco de discrecionalidad.

En efecto, tanto la Ley N°19.300 como el RSEIA autorizan el uso de normas de calidad ambiental y de emisión provenientes de otros países como referencia, pero lo hacen estableciendo un listado específico y limitado. Además, en ningún caso se faculta al SEA para extender esa referencia a países o entidades no comprendidas en dicho listado, como ocurre con la comunidad autónoma de Aragón.

En este criterio, el SEA incorpora la norma de calidad de Aragón presentándola como si se tratara de una normativa del Reino de España. Sin embargo, tal atribución constituye una generalización inexacta, ya que Aragón es una comunidad autónoma dentro del Estado español, con competencias propias que le permiten dictar normas aplicables exclusivamente a su territorio. Esta distinción no es menor, pues incluso el propio SEA reconoce en su criterio que la Ley 7/2010 “*está orientada específicamente a la comunidad de Aragón*”.

En consecuencia, la norma de Aragón no puede entenderse comprendida dentro del marco del artículo 11 del RSEIA, el cual contempla expresamente la posibilidad de utilizar normas

de calidad ambiental y de emisión de países determinados – entre ellos, el Reino de España – pero no de subdivisiones territoriales o entidades regionales.

3.3.2. El SEA no justificó razonablemente cómo dicha normativa resulta aplicable a Chile

En el mismo artículo 11 inciso 1 del RSEIA se indica que:

“Para la utilización de las normas de referencia, se priorizará aquel Estado que posea similitud en sus componentes ambientales, con la situación nacional y/o local, lo que será justificado razonablemente por el proponente”.

A partir de lo señalado, incluso bajo la errada concepción de que la comunidad de Aragón se encuentra comprendida dentro del listado taxativo de países cuyas normas de calidad y emisión pueden ser utilizadas como referencia, lo cierto es que la autoridad ambiental no entregó justificación alguna sobre la idoneidad de aplicar dicha norma en el contexto chileno. El SEA se limita a mencionar la existencia de la norma y a incorporar un parámetro de calidad acústica, sin realizar un análisis técnico que sustente su aplicabilidad al territorio nacional.

De este modo, no se efectuó una comparación entre las características de la comunidad de Aragón y las del país de Chile, omitiéndose aspectos esenciales como la densidad poblacional, las características geográficas y demográficas, el desarrollo económico, la concentración industrial, la intensidad de las actividades urbanas y el uso del suelo, entre otros elementos relevantes. Esta ausencia de análisis impide concluir que una norma diseñada para una comunidad autónoma pueda ser razonablemente aplicable a un país completo.

Por tanto, resulta improcedente imponer criterios normativos en todo el territorio nacional sin una evaluación previa y una justificación técnica clara que respalde su eficacia y pertinencia en el contexto nacional. Por su parte, aunque el SEA cuenta con facultades discrecionales para definir criterios técnicos en materia ambiental, estas deben ejercerse dentro del marco del principio de legalidad y, especialmente, respetando el deber de motivación de los actos administrativos, consagrado en la Ley N°19.880, y en este caso específico, en el propio artículo 11 del RSEIA.

3.3.3. Las características de la Ley 7/2010 contra la contaminación acústica de Aragón la hacen improcedente para ser considerada como una norma de calidad y no aportan una fórmula para cuantificar impactos sumatorios de fuentes de distinta naturaleza

No solo el SEA no realiza un análisis técnico que sustente la aplicabilidad al territorio nacional de la Ley de la comunidad de Aragón, sino que a continuación se evidencia fácilmente la inaplicabilidad de este.

Cabe recordar, que las normas de calidad constituyen estándares establecidos por la Administración del Estado, mediante las cuales se determina un nivel de riesgo considerado aceptable por la sociedad.

En Chile, las normas de calidad se clasifican en primarias y secundarias, según su objetivo de protección, acorde indica el artículo 2 letras n y ñ de la Ley 19.300.

Según ha recogido la doctrina nacional (véase Hunter, Derecho ambiental chileno, Tomo I, páginas 191 y ss), una de las características principales de las normas de calidad primarias (aquellas cuyo objetivo protección es evitar el riesgo para la salud de las personas, como ocurre en el caso del componente ruido), radica en que tienen una aplicación general para todo el territorio de la república (como reconoce el artículo 32 inciso primero de la Ley 19.300). Ello, a diferencia de las normas de calidad secundarias, que pueden tener una aplicación tanto general como determinada a un específico ámbito territorial.

Ahora, si el legislador chileno, explícitamente, no recogió la posibilidad de establecer normas primarias de calidad ambiental con un ámbito de aplicación distinto a todo el territorio nacional, difícilmente puede sostenerse la procedencia o legalidad de aplicar una normativa, como la Ley de Aragón, que contempla distintos índices de ruido para distintos tipos de áreas acústicas, que no son otra cosa que usos de suelo del receptor, contradiciendo esta característica básica de las normas de calidad primarias ya mencionada.

Por el contrario, el criterio en cuestión destaca en su apartado 3.1 cómo esta normativa de la comunidad autónoma de Aragón establece distintos índices de ruido para distintos tipos de áreas acústicas.

Así, su aplicación, no sólo sería contraria a la norma, particularmente el artículo 32 inciso primero de la Ley 19.300, sino que abriría la puerta a realizar una distinción, mediante un acto de la Administración del Estado, allí donde ni la Constitución ni la Ley lo han permitido. Permitir la aplicación de una norma primaria de calidad ambiental que diferencie según distintas áreas del territorio nacional, definida su aplicación por un organismo de la

Administración del Estado (SEA), daría pie a una situación de excepción a la igualdad ante la ley y una consiguiente desigualdad frente al derecho constitucional de integridad física.

Es más el propio Tribunal Constitucional en la sentencia rol 557/2006 de fecha 26 de abril del año 2007, ha señalado *“que la ley 19.300, sobre bases generales del medio ambiente, no exige que, antes de dictar una norma de emisión, se aprueba una norma de calidad ambiental, sea ella primaria o secundaria.... La aprobación de una norma de emisión, sujeta por cierto en su elaboración a las exigencias legales y reglamentarias, está entregada entonces a la apreciación que efectúe la autoridad ambiental competente acerca de su necesidad y conveniencia como instrumento de gestión ambiental preventivo en ausencia de una norma de calidad ambiental, sin perjuicio de su utilización en los planes de prevención o descontaminación, para aprobar, los cuales, sin embargo es indispensable que exista una norma de calidad ambiental en peligro de ser sobrepasada o ya sobrepasada por un contaminante.”*⁴

Luego a un poco más adelante, el Tribunal Constitucional en el considerando Décimo segundo de dicha sentencia, establece que existe contaminación cuando existe presencia de sustancias o elementos superiores a lo señalado en la legislación vigente. En materia de ruido, la legislación vigente es a todas luces el DS 38/2011, y bajo pretexto de evaluar un impacto acumulativo no se pueden incorporar normas diversas a este y menos que contradicen de modo explícito los criterios regulatorios exigidos por nuestro ordenamiento jurídico.

Aparte, de lo señalado la aplicación de la norma indicada (de la comunidad de Aragón) en lo sustantivo su aplicación no brindaría utilidad al caso en concreto. Según lo detallado por el SEA en el criterio en cuestión, esta Ley no presenta una fórmula que detalle ni metodologías de medición de ruido ni maneras de cuantificar emisiones sonoras provenientes de fuentes de distintas características.

3.3.4. Las características de la Ley 7/2010 contra la contaminación acústica de Aragón la hacen imposible de ser aplicada en Chile

Además de lo expuesto precedentemente, resulta materialmente imposible aplicar la Ley 7/2010 de manera parcializada, usando únicamente los valores de la Tabla 2 de la Guía denominado “Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes”.

⁴ Ver considerando 10 de sentencia indicada.

Se trata de una regulación específicamente contemplada para el lugar regulado, con instituciones que son irreproducibles en nuestro país y, sobre todo, irreproducible para la infraestructura ferroviaria a la que dicha norma le entrega un tratamiento especialísimo.

Sobre el punto, recordemos que la Guía del SEA sobre efectos sinérgicos sostiene que “es posible utilizarla para evaluar el efectos sinérgico de las emisiones de ruido en proyectos de infraestructura de transporte, maquinaria y equipos, obras de construcción, actividades industriales, comerciales y de servicios, e incluso, actividades deportivo-recreativas y de ocio [...] Para ello deberá, en el contexto la evaluación sinérgica, contemplar los índices de valoración de ruido establecidos por la regulación (Ld, Le y Ln)”. En base a ello propone los objetivos de calidad acústica en la Tabla 2, que replica –en parte– la Tabla A del anexo II del Real Decreto 1367/2007.

Como puede ver, la Guía se limita a reproducir parcialmente una Tabla de la Ley N°7/2010, sin contextualizar que la norma en cuestión establece regímenes especiales para el tránsito ferroviario, tales como las “servidumbre acústica” que –en términos simples– flexibiliza los valores umbrales de esta tabla. Así, el artículo 7 de la Ley N°7/2010 establece lo siguiente:

- “1. A los efectos de la aplicación de este real decreto se consideran servidumbres acústicas, las destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo y portuario, con los usos de suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en la zona de afección de ruido originado por dichas infraestructuras
2. Podrán quedar gravados por servidumbres acústicas los sectores del territorio afectados al funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo, y portuario, así como los sectores de territorio situados en el entorno de tales infraestructuras, existentes o proyectadas.
3. En los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas.
4. En los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas se podrán establecer limitaciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.
5. La delimitación de los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas y la determinación de las limitaciones aplicables en los mismos, estará orientada a compatibilizar, en lo posible, las actividades existentes o futuras en esos sectores del territorio con las propias de las infraestructuras, y tendrán en cuenta los objetivos de calidad acústica correspondientes a las zonas afectadas.

6. En relación con la delimitación de las zonas de servidumbre acústica de las infraestructuras nuevas de competencia estatal, se solicitará informe preceptivo de las administraciones afectadas, y se realizará en todo caso el trámite de información pública y se tomarán en consideración las sugerencias recibidas. Asimismo, se solicitará informe preceptivo de la administración afectada en relación con la determinación de las limitaciones de aplicación de tal zona, a que hace referencia el apartado 4”.

Para la delimitación de estas zonas (de servidumbre acústica) se debe seguir el procedimiento contenido en el artículo 8 de la misma Ley, que requiere la operación de toda una institucionalidad que no resulta reproducible en el país. Lo señalado es clave, porque permite entender que la norma en su conjunto contempló la especial situación de la actividad ferroviaria, estableciendo un régimen acústico especial para ella. De ahí que la sola tabla replicada por la Guía del SEA no puede ser materialmente aplicada de manera razonable a nuestro país ni mucho menos al tránsito ferroviario.

II. DE LAS CONSIDERACIONES EFECTUADAS POR EL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE EN SU INFORME

Con fecha 18 de diciembre del 2024, mediante Oficio ORD. N°2024991021190-2024 se solicitó a la Subsecretaría del Medio Ambiente que emitiera informe en relación con el cumplimiento de las normas de emisión de ruidos por parte del proponente del proyecto “Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en Tramo Santiago – Nos” y si la metodología utilizada para la predicción y evaluación de impactos por las emisiones de ruido consideró las emisiones del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”, aprobado mediante RCA N°373/2013.

En ese sentido, con fecha 9 de abril del presente año, a través de Oficio ORD. N°02277/2025, el Subsecretario del Medio Ambiente emitió informe refiriéndose a las consideraciones solicitadas por la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental.

1. Las principales consideraciones señaladas por el Ministerio del Medio Ambiente

Sin perjuicio de lo señalado en los párrafos anteriores, y de la ilegalidad de la aplicación de una norma de referencia en esta materia en la forma que se ha señalado, de todas formas analizaremos lo señalado por el Ministerio del Medio Ambiente.

En efecto, el Ministerio del Medio Ambiente comienza destacando que, en virtud de los antecedentes presentados en el expediente de la evaluación ambiental, se acredita que las emisiones de ruido del Proyecto, en específico, aquellas asociadas – exclusivamente – a las

obras y actividades de su fase de construcción, se encuentran bajo los máximos que establece el D.S. N°38/2011 MMA.

Asimismo, menciona que para la fase de operación del Proyecto no se presentó una estimación de ruido, dado que esta no contempla obras, partes o acciones que constituyan fuentes emisoras.

Por otra parte, en cuanto a la relación de las emisiones con el proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago - Rancagua”, aprobado mediante RCA N°373/2013, la autoridad parte de la base de que, **la evaluación de las emisiones de ruido debe considerar la normativa aplicable o de referencia de acuerdo con el tipo de fuente de ruido que se está analizando.** En ese sentido, deja claramente establecido que las fuentes fijas y lo que dice relación con fuentes móviles – en este caso, el ruido de tráfico ferroviario – deben evaluarse separadamente, debido a que no solo se trata de instrumentos normativos distintos, sino que también se trata de descriptores acústicos que consideran significativas diferencias en cuanto a su ponderación temporal. A mayor detalle, el informe en cuestión señala expresamente lo siguiente:

“(…) no es procedente considerar las emisiones de ruido asociadas al tráfico ferroviario del proyecto “Mejoramiento Integral de la Infraestructura Ferroviaria Tramo: Santiago – Rancagua”, como parte del Proyecto. Esto, por cuanto la correcta aplicación de la normativa nacional y de referencia implica que **las fuentes fijas y fuentes móviles sean evaluadas separadamente.** Por lo demás, no solo se trata de instrumentos normativos distintos, sino que también se trata de **descriptores acústicos que consideran significativas diferencias en cuanto a su ponderación temporal.** Por un lado, la normativa aplicable a fuentes fijas (D.S. N°38/2011 MMA) considera un breve intervalo de tiempo de evaluación, tanto para el periodo diurno (07 a 21 horas) como nocturno (21 a 07 horas), pues su enfoque está orientado a regular el momento y condición de mayor exposición para el receptor. Por otro lado, la normativa de referencia que se aplica al ruido de tráfico ferroviario presenta un enfoque de largo plazo y considera descriptores basados en promedios anuales. **De este modo, las metodologías de predicción y evaluación deben aplicar las ponderaciones temporales que requiera cada caso, obteniendo resultados que se expresan a través de descriptores no comparables”.**

Ahora bien, teniendo en cuenta lo anterior, el Ministerio del Medio Ambiente precisa en su informe que, la verificación del D.S. N°38/2011 MMA debió considerar la suma de las emisiones de ambos proyectos, en lo relativo a fuentes fijas en dichos sectores. Lo anterior, debido a que, el nuevo proyecto contempla fuentes reguladas por el DS 38 adicionales las evaluadas en el proyecto original, precisamente, en los sectores Taller de Maestranza San Eugenio y Cocheros Nos, conformando una misma actividad emisora o unidad fiscalizable.

Ante esta falta de consideración en dichos sectores, y a pesar de la ilegalidad de la aplicación de dicha normativa, la autoridad recomendó establecer como condición o exigencias para la ejecución del proyecto el desarrollo de un plan de monitoreo de ruido, en base a ciertos lineamientos establecidos.

2. No procede la evaluación de efectos acumulativos entre las obras aprobadas mediante la RCA N°202413001330/2024 y la RCA N°373/2013 en el sector de Cocheras Nos

La RCA N°373/2013 consideró, para el sector de Cocheras Nos, la construcción de 10 vías férreas destinadas al estacionamiento de trenes. Además, incluyó la instalación de una barrera acústica 280 ml, con una altura de 3 metros y cumbrera interior, ubicada a 5 metros del carril oriente más próximo a los receptores.

No obstante, si bien el titular mantiene su intención de ejecutar la construcción en Cocheras Nos conforme a lo aprobado en la RCA del Proyecto Original, dichas obras aún no han sido iniciadas. Esta postergación responde a una decisión estratégica que prioriza la implementación de las medidas ambientales y de seguridad establecidas en la RCA impugnada.

En este contexto, y con el objetivo de asegurar el control efectivo del ruido, se ha definido que las obras en Cocheras Nos se llevarán a cabo solo una vez concluidas las medidas contempladas en la nueva RCA.

Por lo tanto, si bien la RCA N°373/2013 contempla expresamente el desarrollo del sector Cocheras Nos, la postergación de su ejecución – hasta a lo menos la finalización de las obras asociadas a la RCA N°202413001330/2024 – impide la generación de efectos acumulativos que deban ser objeto de evaluación ambiental.

3. De la evaluación de impactos acumulativos entre el Taller de Maestranza San Eugenio y las medidas adoptadas en el proyecto Mejoramiento de las Condiciones Medioambientales y de Seguridad en el Tramo Santiago - Nos.

Tal como ha sido mencionado por la Subsecretaría de Medio Ambiente y la Subsecretaría de Salud Pública, es efectivo que, en virtud de lo aprobado mediante la RCA del Proyecto Original, actualmente se encuentra en funcionamiento el Taller de Maestranza San Eugenio.

Este taller, ubicado en la comuna de San Bernardo, cuenta con dos galpones principales – denominados “galpón oriente” y “galpón poniente” –, en los cuales se distribuyen las áreas destinadas a revisión, mantenimiento y talleres de especialidad. En dicho recinto se realiza el mantenimiento de los trenes que operan en los servicios Nos Express y Rancagua Express.

Para la evaluación de las emisiones de ruido generadas durante la fase de operación, se consideraron los antecedentes técnicos detallados en la Tabla 23 del ICE, dentro de los cuales se contemplan lo siguiente:

Sector	Punto	Nivel de ruido proyectado (dBA)	Límite Diurno D.S. N° 38/2011	Exceso	¿Cumple norma?
Taller Maestranza San Eugenio	SN2	45	55	0	Si
	ET1	45	55	0	Si

En consecuencia, los niveles de ruido generados por el Taller de Maestranza San Eugenio en ningún caso superan el límite diurno establecido en el Decreto Supremo N°38/2011.

Cabe señalar que dicho taller no fue evaluado en periodo nocturno, ya que su operación se limita exclusivamente al horario diurno, comprendido entre las 07:00 y las 21:00 horas.

Considerando lo anterior, y dado que los niveles de ruido registrados se encuentran considerablemente por debajo del umbral normativo, el Taller de Maestranza San Eugenio no fue identificado como una fuente fija de ruido relevante para ser incluida en la evaluación del nuevo proyecto.

Sin perjuicio de lo anterior, como se detallará en el próximo acápite, y a pesar de flagrante ilegalidad que importa utilizar la norma de referencia de la comunidad de Aragón, por las razones ya indicadas, EFE se encuentra dispuesto a aplicar como compromiso voluntario las medidas señaladas por la Subsecretaría de Medio Ambiente en su Oficio ORD. N°02277/2025, en relación al plan de monitoreo de ruido.

4. Sin perjuicio de lo señalado en esta prestación, EFE ejecutará como compromiso ambiental voluntario las medidas instruidas por la Ministerio del Medio Ambiente en el Taller de Maestranza San Eugenio

A pesar de no ser aplicable al Proyecto la Guía de impactos sinérgicos del SEA, y mucho menos los límites de la Tabla N°2 extraídos de la Ley 7/2010 de la Comunidad de Aragón contenida en ella, EFE ejecutará como compromiso ambiental voluntario las recomendaciones formuladas la Subsecretaría de Medio Ambiente en relación con el plan de monitoreo de ruido, exclusivamente en lo que respecta a la Instalación de Faenas Maestranza San Eugenio. Ello, con el único objetivo de despejar cualquier duda respecto de la adecuada evaluación realizada por el titular y con objeto de salvaguardar cualquier posible molestia respecto de vecinos

Lo anterior, considerando que – tal como se ha señalado – en el caso de Cocheras Nos, la postergación de su construcción impide identificar actualmente la existencia de fuentes fijas

que pudieran generar efectos sinérgicos y/o acumulativos, por lo que no se justifica realizar una evaluación adicional de impactos asociados en dicho sector.

III. CONCLUSIONES

De lo expuesto a lo largo de esta presentación, es posible concluir que en el Proyecto evaluó adecuadamente el impacto del Proyecto en base al D.S. N°38/2011 norma de emisión de ruido, considerando que el Proyecto sólo introdujo modificaciones en fuentes fijas y no en el servicio ferroviario. Dicha emisión se realizó conforme a la normativa y criterios vigentes al momento de la presentación de la DIA no siendo aplicables criterios de evaluación posteriores como la Guía de efecto sinérgico por ruido que, por lo demás, contiene criterios que contrarían abiertamente la normativa vigente.

Sin perjuicio de lo anterior, y dada las observaciones emitidas por el Ministerio de Medio Ambiente y la Subsecretaría de Salud Pública en el marco de esta reclamación, EFE acoge la propuesta de del Ministerio del Medio Ambiente respecto del Taller Maestranza San Eugenio.

POR TANTO, solicito respetuosamente a Uds., tener presentes las consideraciones de hecho y de derecho antes expuestas, y en su mérito, rechazar la reclamación en contra de la RCA N°202413001330/2024.