



Minuta¹
REVISIÓN D.S. 129/2002 MTT
PUNTOS CRÍTICOS DEL PROCESO:
PLAZOS DE IMPLEMENTACIÓN DE NUEVA NORMATIVA Y
CONTRATOS DE RENOVACIÓN DE TRANSANTIAGO

A continuación, se expone un tema crítico identificado al inicio del proceso de revisión de la "Norma de emisión de Ruido para Buses de Locomoción Colectiva Urbana y Rural", el que tiene relación con los tiempos de implementación proyectados para la nueva normativa y los plazos estimados para los nuevos contratos que renovarán el parque de buses de locomoción colectiva del Transantiago. De lo anterior se evidencia, que es muy probable, que la nueva normativa no aplicaría a los nuevos buses del Transantiago, ya que su entrada en vigencia se produciría posterior a los nuevos contratos de licitación. Se manifiesta este tema crítico con el objetivo de buscar alternativas para abordarlo durante el proceso de revisión de la norma.

I Introducción

El D.S. 129/2002 del MTT está vigente desde el 8 de noviembre del 2003 y regula a buses de locomoción colectiva urbana de todo el país y rural sólo de la RM. Los límites de emisión de ruido establecidos en la norma aplican para los buses de locomoción colectiva nuevos y existentes.

Simultáneamente al proceso de revisión de la norma, se da en el contexto del Transantiago la renovación de los contratos de las nuevas licitaciones, abriendo una oportunidad de anticiparnos a incluir en los contratos las nuevas exigencias orientadas a fuentes nuevas.

La anterior situación hace que: 1) el proceso de revisión de la norma se aceleré con el fin de contar con las nuevas exigencias y que éstas sean consideradas por Transantiago; o 2) no acelerar el proceso de revisión de norma; y evaluar la forma de cómo integrar exigencias en los nuevos contratos.

II Punto Crítico – Desfase en los plazos

Se tomó conocimiento que en la Región Metropolitana, existirá en los próximos años una gran renovación del parque de buses que opera en el Transantiago. Es por esto, que sería deseable incorporar las exigencias de la nueva norma en los nuevos contratos de licitación de los operadores del sistema de transporte capitalino.

Así, una de las variables críticas que se evidencian en este proceso, corresponde a los tiempos o plazos identificados para el desarrollo de esta revisión en relación a los plazos de elaboración de los nuevos contratos de licitación para los buses de locomoción colectiva programada para el Transantiago entre los años 2016 y 2018, siendo este último año el que presentará mayor número de recambios de buses².

¹ Esta minuta está en elaboración continua. Además, las minutas sobre puntos críticos tienen el objetivo de reconocer y buscar alternativas a los temas que se identifiquen con cierto grado de complejidad durante este proceso normativo.

² fechas por confirmar con Transantiago

Lo anterior presenta un riesgo en la implementación de la nueva norma, en caso de que ésta no logre entrar en plena vigencia antes de dicha renovación de buses, principalmente para la programada el año 2018. En la siguiente tabla se esquematiza dicha situación.

	Año				
	2015	2016	2017	2018*	2019
Elaboración de Anteproyecto	x				
Consulta de Anteproyecto		x			
Elaboración Proyecto Definitivo		x			
Contraloría		x	x		
Publicación			x	x	
Entrada en Vigencia				x	x
N° de renovación proyectada de Transantiago		240	197	1600	394

(*) Cabe mencionar que las normas que regulan las emisiones de fuentes móviles del sector transporte, por lo general, entran en vigencia un años después de publicado el Decreto Supremo correspondiente.

Para abordar esta situación es necesario conocer a la brevedad **las fechas de elaboración de los nuevos contratos de licitación** programadas por el Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM) para la renovación de buses del Transantiago, además de conocer los plazos correspondientes al trámite interno para el desarrollo de dichas licitaciones.

III Propuestas de abordaje del desfase de plazos

- Incluir los nuevos límites de emisión de ruido que se indiquen en el proyecto definitivo aprobado por el Consejo de Ministros para la Sustentabilidad (fines del 2016). en los contratos de licitación del Transantiago, para que dichas exigencias alcancen a cubrir al nuevo parque de locomoción colectiva urbana del Gran Santiago.
- Separar la norma en dos: una para buses nuevos y otra para buses existentes, así en primera instancia el proceso se abocaría a regular a los buses nuevos, para lo cual se cuenta con gran parte de la información requerida en el proceso y se complementarían principalmente con antecedentes recopilados en el sector regulado correspondiente a la Asociación Nacional Automotriz de Chile, ANAC. Los tiempos que se identifican para llevar a cabo este proceso son los siguientes:
 - Anteproyecto de Norma: julio 2015
 - Consulta de Anteproyecto: julio – septiembre 2015
 - Proyecto definitivo: Diciembre 2015
 - Contraloría: enero 2016
 - Publicación D.S.: junio 2016
 - Vigencia: un año después de su publicación, junio 2017
- Una tercera opción, es incluir las nuevas exigencias en la nueva norma de emisión de gases que se proyecta en plena vigencia para el año 2018, pronta a elaborarse, que está programada para aplicar a los nuevos buses del Transantiago.

IV Próximos pasos – Recopilación de información de DTPM

- Solicitar a la DTPM la siguiente información:



- ¿Cuál es el calendario de renovación del parque de buses de locomoción colectiva del Transantiago?
 - ¿Cuál es el número y tipo de buses que se recambia de acuerdo al calendario establecido?
 - ¿Cuál es el calendario de elaboración de los nuevos contratos?
 - ¿Cuál es el calendario de licitación de dichos contratos?
 - ¿Cuál es el diseño y contenido de estos contratos en términos de exigencias ambientales?
 - Reconociendo que los últimos modelos de buses para Transantiago han ingresado bajo norma de emisión de gases Euro V ¿Es posible incluir en los próximos contratos de licitación que renovarán parte del parque de buses los niveles de emisión de ruido establecidos actualmente por la Directiva Europea 70/157/CEE para este tipo de vehículos?
2. Solicitar al Ministro de Transporte y Telecomunicaciones la designación de un representante del Directorio de Transporte Público Metropolitano para integrar el Comité Operativo del proceso de revisión de la norma.

V Respuestas al título anterior

1.

- Aun no se elaboran los nuevos contratos para el recambio programado de buses del Transantiago, el DTPM reconoce atraso en el proceso.
- No se incluyen exigencias ambientales específicas en los contratos, tampoco se incluirán.
- Respecto a las exigencias ambientales que se incorporan en los contratos, éstas hacen referencia a las normas vigentes al momento de inscripción de los buses en el Registro de Transporte Público y Escolar.
- Se ha programado un trabajo con el DTPM para establecer criterios de mantención, respecto a emisiones de ruido, en los programas para Transantiago.

2. El DTPM indica que se apoyan, en temas de ruido, en el Sr. Alfonso Cadis del centro de control y certificación vehicular del MTT, quien ya es parte del comité operativo como representante del MTT.

VLV

Lunes, 13 de abril del 2015



Minuta
REVISIÓN D.S. 129/2002 MTT
DIAGNÓSTICO PRELIMINAR:
IMPLEMENTACIÓN

A continuación se presenta un diagnóstico preliminar sobre la implementación de la "Norma de emisión de Ruido para Buses de Locomoción Colectiva Urbana y Rural". Lo anterior, en base a información generada en las instancias de control establecidas por la norma: al ingreso de los modelos de buses al país y control durante la vida útil del bus.

I Introducción

El D.S. 129/2002 del MTT está vigente desde el 8 de noviembre del 2003, regula buses de locomoción colectiva urbana de todo el país y buses rurales sólo de la Región Metropolitana (RM). Los límites de emisión de ruido establecidos en la norma, aplican para los buses de locomoción colectiva nuevos y existentes. Se reconocen como fuentes existentes aquellos buses que ingresaron al Registro Nacional de Vehículos Motorizados (RNVM) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) antes de la entrada en vigencia de la norma y se reconocen como fuentes nuevas aquellos buses que soliciten su 1° inscripción en el RNVM posterior a la entrada en vigencia de la norma.

II Control de los niveles de ruido

La norma define 3 instancias de control para la emisión de los niveles de ruido generados por los buses de locomoción colectiva. Un control para los nuevos modelos de buses que ingresan al país desde la entrada en vigencia de la norma (fuentes nuevas) y dos instancias de control para los buses en operación (durante su vida útil).

1. El control para los nuevos modelos de buses se realiza en el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el cual se certifican las emisiones de ruido para ensayo estacionario¹ y dinámico² y se otorga una homologación de niveles al modelo evaluado.
2. Para los buses de locomoción colectiva en operación se establecen dos instancias de control:
 - a. En las Plantas de Revisión Técnica (PRT), donde se evalúan los niveles de emisión de ruido para ensayo estacionario.
 - b. En la vía pública, a través de los programas de fiscalización del MTT, donde se evalúan los niveles de emisión para ensayo estacionario.

¹ Ensayo que consiste en la medición de las emisiones de ruido del bus, en condiciones de ralentí (bus quieto con motor funcionando).

² Ensayo que consiste en la medición de las emisiones de ruido del modelo de bus, en condiciones de tránsito, a una velocidad específica y en una pista normalizada.



III Diagnóstico

En base a la información proporcionada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, respecto a la implementación de la norma, desde su entrada en vigencia hasta la fecha, se cuenta con un análisis preliminar.

Cabe mencionar que la norma aplica a 19.140 buses (universo al año 2015), los que corresponden al 65,6% del total del parque de buses de locomoción colectiva urbana del país y rural del país. El porcentaje restante que representa a los buses a los cuales no le aplica la norma corresponde a los buses rurales de regiones.

A continuación se describen las principales conclusiones obtenidas a la fecha:

1. Desde el 17 de noviembre del 2003 (primera certificación) hasta la fecha, se realiza la certificación en el 3CV para nuevos modelos de buses que ingresan al país (fuentes nuevas), correspondiente a los modelos de buses de locomoción colectiva que circulan en las ciudades del país.

Desde el 2003 se han certificado y homologados **363** modelos de buses, de los cuales **73** corresponden a los modelos que operan en el sistema de transporte público urbano Transantiago y **290** modelos corresponden a los buses que se distribuyen en el país.

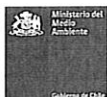
2. Para los controles establecidos en las PRT y en la vía pública para buses en operación, sólo se ha implementado en la Región Metropolitana, quedando pendiente su implementación en el resto de las zonas urbanas del país.
 - a. **Control en PRT.** Actualmente se controlan 8.757 buses en cada revisión técnica, las cuales se realizan dos veces por año. De lo anterior, cabe precisar que 6.513 buses corresponden a Transantiago y 2.244 corresponden a buses con recorridos rurales.
 - b. **Control en vía pública.** Respecto a controles realizados en la vía pública, se concretaron 3.008, desde el año 2004 hasta fines del 2013, de los cuales 304 fueron multados por exceder los niveles de emisión establecidos para ensayo estacionario por la norma.

En resumen, la norma se implementó en un 100% para el control de los modelos nuevos que ingresaron al país desde la entrada en vigencia de la norma y sobre un 46% (8.757 buses) de los 19.140 buses en operación y posibles de ser regulados durante el control de su vida útil.

IV Temas a Revisar

Del diagnóstico presentado en el punto anterior se identifican temas que deben ser abordados con mayor análisis, con el fin de identificar aquellas variables que han incidido en la eficiencia de la norma en su implementación. A continuación se identifican aquellos temas a ser abordados durante el proceso de revisión de la norma y las acciones a seguir para resolverlos.

1. Implementación del control de la norma para buses de locomoción colectiva en operación para todo el territorio nacional. Identificar y analizar las variables que incidieron en la no



implementación del control en las PRT y fiscalización en la vía pública para todas las regiones distintas a la Metropolitana. Se consultara dicha situación al MTT.

2. Fiscalización en la vía pública, esta acción presenta inconvenientes técnicos referidos a las condiciones establecidas en la norma para realizar el ensayo estacionario, como es la diferencia de 10 dB entre el ruido de fondo presente en el lugar y el nivel de emisión del bus al momento de realizar en ensayo, condición compleja de cumplir en la vía pública, según ha informado a través de entrevistas con personal de fiscalización del MTT.

Cabe mencionar que un bus fiscalizado en la vía pública que presenta no cumplimiento de niveles de emisión de ruido, la sanción se traduce en una multa a ser pagada en el juzgado de policía local y no en una acción que debe remediar el exceso de niveles de ruido generados por éste. La efectividad de este control será analizado durante el proceso de revisión de esta norma.

3. El control de la norma en las PRT realizadas en la RM, presentan dudas en cuanto a la calidad del ensayo realizado. Lo anterior debido a que se han identificados registros de niveles de ruido en las PRT muy por debajo del nivel obtenido en el 3CV para el mismo modelo. A continuación se presenta un análisis preliminar, donde se compararán los niveles de emisión de ruido registrados en el 3CV y los niveles de ruido medidos en las PRT de 2 buses en particular.

Instancia	Marca Chasis	Modelo Chasis	Marca Carrocería	Patente	Fecha	Escape dBA	Motor dBA	Int. dBA
3CV	VOLVO	B9 Salf	Caio	-	25/05/05	90,50	90,30	79,60
PRT A1314	VOLVO	B9 SLA	Caio Monde	WA9729 (203)	29/01/13	66	79	63
PRT A1314	VOLVO	B9 SLA	Caio Monde	WA9729 (203)	15/07/13	87	75	60
PRT A1314	VOLVO	B9 SLA	Caio Monde	ZN5555 (206)	18/04/13	84	77	63

A continuación se presenta una tabla resumen de lo planteado en esta minuta.

Instancia de Control planificada	Organismo	Alcance Territorial	Fecha Inicio Registrada (año)	Numero de Controles	Detalle
Ingreso de Vehículos	3CV (RM)	Nacional	2003	363 (modelos)	73 Transantiago 290 Regiones
Controles Periódicos	PRT	RM	2005	8757 (buses)	6513 Urbanos
		Nacional	No implementado	0	2244 rurales
Vía Pública	Fiscalización MTT	RM	2004	3008 (buses)	304 rechazos
		Nacional	No implementado	0	---



Sección Ruido
Departamento Normas
División de Calidad del Aire



VLV

Lunes, 11 de mayo del 2015