

Mundo



FOTO: REUTERS

China tilda de "provocación" vuelo de B-52 de EE.UU. sobre islas

China denunció ayer "una grave provocación militar" tras el vuelo la semana pasada de bombarderos estadounidenses B-52 cerca de las islas Nansha/Spratly del Mar del Sur de China, reivindicadas por Beijing y objeto de disputas con países veci-

nos. Según un comunicado divulgado ayer por el Ministerio de Defensa chino, los bombarderos volaron cerca de las islas el pasado 10 de diciembre, cuando personal militar chino en ese archipiélago advirtió a los aviones que se marcharan. "Las ac-

ciones de EE.UU. suponen una seria provocación militar", indica el texto, el cual añade que situaciones así pueden, "incluso, militarizar la región", además de "amenazar la seguridad del personal chino, las instalaciones, la paz y la estabilidad".

VENEZUELA

382

aspirantes a jueces del Tribunal Supremo de Justicia de Venezuela serán impugnados ante el Parlamento por sospechas de ser abogados afines al gobierno de Nicolás Maduro.



FOTO: AP



FOTO: AFP

Obama inicia vacaciones de fin de año en Hawaii


Barack Obama y su familia llegaron ayer a Hawaii, el estado natal del presidente de EE.UU., donde pasarán las vacaciones de Navidad y de Año Nuevo. Tras su arribo a la base conjunta de Pearl Harbor-Hickam en Honolulu, la caravana del mandatario llevó a la familia Obama a una residencia arrendada en las costas de Kailua, a 20 km al noreste de la capital.

Ex canciller culpa a iraníes por ataque a mutual judía Amia

El ex canciller del gobierno de Cristina Fernández, Héctor Timerman, afirmó que los sospechosos iraníes de causar el atentado contra la mutualista judía Amia en 1994 fueron los responsables de poner la bomba. "Hace 18 años que pusieron la bomba. No me decís con quién negociar", reprocha Timerman a Guillermo Borger, ex titular de la Amia, en un audio revelado por Radio Mitre.

Dan libertad bajo fianza a Sonia Gandhi y a su hijo por supuesto caso de corrupción

Un juez indio concedió libertad bajo fianza a los líderes opositores Sonia y Rahul Gandhi después de que comparecieron ayer ante un tribunal en Nueva Delhi por una supuesta operación ilegal en la compra de un diario. A los dos líderes del partido del Congreso, madre e hijo, se les fijó una fianza de 50.000 rupias (US\$ 754) para cada uno. La próxima audiencia está programada para el 20 de febrero.



MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
ANTEPROYECTO REVISIÓN NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL, (D.S. Nº129/2002 DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES)

(EXTRACTO)

Por Resolución Exenta Nº 1315 del 7 de diciembre de 2015, del Ministerio del Medio Ambiente, se aprobó el anteproyecto mencionado y se ordenó someterlo a consulta. La misma resolución ordena publicarlo en extracto que es del siguiente tenor:

Fundamentos: El tránsito vehicular es reconocido internacionalmente como el mayor responsable del ruido ambiental de una ciudad, y de él, un gran aporte lo representan los buses de locomoción colectiva (3 dB promedio en las vías donde circula locomoción colectiva). Por este motivo, se debe propender a controlar y reducir la contaminación acústica generada por los buses de locomoción colectiva, y así disminuir el ruido ambiental al que están sometidas las personas.

En las últimas décadas las investigaciones han demostrado que el ruido ambiental, que no necesariamente es más intenso que el industrial, puede tener efectos no auditivos como trastornos del sueño, reacciones de estrés psicológico, desbalance endocrino y alteraciones cardiovasculares. Según estas investigaciones, el ruido del transporte tiene alta prevalencia y mortalidad asociada producto de enfermedades isquémicas del corazón y presión sanguínea elevada. El tráfico rodado es la fuente más dominante del ruido ambiental, con un estimado de 125 millones de personas en Europa afectadas por niveles de ruido superiores a 55 dB según descriptor Lden (nivel día-tarde-noche). Así, la exposición al ruido del tránsito rodado por encima de 65 dB(A) durante el día, aumenta en un 20% el riesgo de sufrir ataques al corazón.

El D.S. Nº 129/2002 del MTT, Norma de Emisión de Ruido para Buses de Locomoción Colectiva Urbana y Rural, vigente desde el año 2003, establece los niveles de ruidos externos e internos para ensayos dinámicos y estacionarios que deben cumplir los modelos de buses de locomoción colectiva como requisito para ingresar al parque vehicular nacional, y que posteriormente son controlados en las revisiones periódicas que se efectúan a todos los buses de locomoción colectiva en las Plantas de Revisión Técnica. Sin embargo, determinadas disposiciones contenidas en dicho decreto, requieren de una revisión que actualice su contenido, permitiendo contar con márgenes de actuación eficientes y eficaces para la implementación de la norma en los buses de locomoción colectiva urbana del país y rural de la Región Metropolitana.

Debido a las características del parque vehicular de buses de locomoción colectiva nacional, es de extrema relevancia analizar la evolución de los estándares exigidos internacionalmente. Así, la principal referencia internacional para el control de las emisiones de ruido generado por los vehículos motorizados corresponde a lo establecido por Directiva Europea 70/157/CEE, regulación que establece los criterios a cumplir y los procedimientos de medición a los cuales los vehículos deben someterse para certificar las emisiones y poder circular en los países miembros de la Comunidad Europea. Países como Brasil, India, Japón, Corea, entre otros, han adoptado paulatinamente los estándares y procedimientos establecidos por la Directiva Europea (en particular, los estándares presentes en Brasil son similares a los de la Comunidad Europea).

A partir de un diagnóstico basado en criterios de eficacia del D.S. Nº 129/2002 del MTT, y su eficiencia en la implementación, se han identificado los temas a ser abordados en el proceso de revisión con el objetivo de mejorar dicho instrumento. Dichos temas corresponden a:

- Mayores exigencias para el ingreso de nuevos modelos de buses de locomoción colectiva. Las propuestas de nuevos niveles de emisión de ruido se basan principalmente en dos criterios:
 - Mejor tecnología disponible. Las mejoras tecnológicas que evidencian los buses de locomoción colectiva ingresados al país en los últimos años, nos permitirá contar con un parque de buses de locomoción colectiva de menor emisión. Se propone un aumento de exigencia considerando una tasa de rechazo acotada y acorde con la tecnología que actualmente ingresa (Euro V) según datos del 3CV.
 - Ajustar las exigencias a la normativa internacional. En este caso, se propone ajustar los límites al nivel de emisión definido por la Directiva Europea 70/157/CEE para ensayo dinámico, y a la Resolución Nº 272/2000 de CONAMA (Brasil).
- Además, se analizó mejorar la calidad del servicio de transporte público. Así, se propone ajustar los niveles de emisión de ruido interior, obteniendo beneficios directos tanto para el chofer del bus como para el usuario del transporte público.
- Modificación de instancias de control de la norma. Se propone eliminar la instancia de control de la norma que se realiza en la vía pública en razón de las siguientes consideraciones: la complejidad técnica para realizar ensayo estacionario en la vía pública dadas las condiciones de ruido de fondo, entre otros; y que la fiscalización en vía pública no genera una acción directa para la reducción de niveles de ruido, pues la sanción se traduce sólo en una multa cuya competencia se atribuye a los Juzgados de Policía Local respectivos.

Modificaciones propuestas al DS Nº 129/2002 del MTT

- Se incorpora un artículo 5 bis, con los siguientes niveles:

Los buses de locomoción colectiva urbana y rural que soliciten su primera inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, no podrán exceder los valores de emisión señalados a continuación:

Fuentes	Ensayo	Posición de Medición	Nivel Máximo de Emisión dB(A)
Buses Livianos	Estacionario	Escape	89
		Motor	94
	Dinámico	Interior	82
		Exterior	78
Buses Medianos y Posados	Estacionario	Interior	79
		Escape	91
	Dinámico	Motor	94
		Exterior	80
		Interior	81

Los valores de emisión señalados para Ensayo Dinámico para buses livianos, medianos y pesados del artículo 5 del D.S. Nº 129, de 2002 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quedarán sin efecto cuando entren en vigencia los nuevos valores de emisión establecidos en la tabla.

Además, se incorpora esta referencia en el artículo 6 (revisiones técnicas periódicas).

- Se suprime la expresión *, y en los controles de rutina que se realicen en la vía pública*, del D.S. Nº129/02 MTT.

Metodología de medición: Las metodologías de medición para el control de la presente norma de calidad serán establecidas por la Superintendencia del Medio Ambiente mediante resolución que se publicará en el Diario Oficial.

Sin perjuicio de lo anterior, en tanto no se publique la resolución indicada se podrán aplicar los métodos de medición señalados en el D.S. Nº129/2002 del MTT.

Fiscalizador: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de las atribuciones que le correspondan a la Superintendencia del Medio Ambiente.

Vigencia: Los valores establecidos en el artículo 5 bis entrarán en vigencia doce meses después de la publicación en el Diario Oficial de la resolución de la Superintendencia del Medio Ambiente que establece los procedimientos de medición. Para los buses que presten servicios en el sistema Transantiago, los valores establecidos en el artículo 5 bis entrarán en vigencia seis meses después de la publicación en el Diario Oficial de la resolución de la Superintendencia del Medio Ambiente que establece los procedimientos de medición.

Dentro del plazo de 60 días hábiles, contados desde la publicación del presente extracto en un diario de circulación nacional, cualquier persona podrá formular observaciones al presente anteproyecto enviando por escrito sus observaciones al Ministerio del Medio Ambiente o a sus Secretarías Regionales Ministeriales correspondientes al domicilio del interesado o bien a través de la plataforma electrónica: <http://epac.mma.gob.cl>

El texto completo del presente anteproyecto y sus antecedentes puede ser consultado en la página web del Ministerio del Medio Ambiente: www.mma.gob.cl

Jorge Cash Sáez
Subsecretario del Medio Ambiente (S)