



INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016

N°	Nombre	Fecha	Observación	Propuesta
1	Andrea Elgueta	06-01-2016	Me parece fantástico que se reduzca el ruido de los buses, ya que francamente es invivible una ciudad con tanto ruido.	Para cumplir el deber del Estado de velar por el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación, una de las principales tareas del Ministerio del Medio Ambiente es elaborar y revisar normativa ambiental con el fin de proteger la salud de las personas y velar por la calidad de vida de la población. La revisión de la norma de emisión corresponde a un deber del Estado que debe verificarse –a lo menos– cada 5 años. Se espera que la actual revisión de la norma se mejore la calidad de vida la ciudadanía que reside en zonas urbanas.
2	Roberto Quezada	15-03-2016	<p>Se desprende del texto del anteproyecto de norma, que éste no presenta dentro de sus materias la definición de un objeto de protección, ni tampoco de los resultados esperados con la aplicación de la norma. En este contexto, se plantean las siguientes observaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se considera de vital importancia plantear un objeto de protección de la norma, lo que propiciará visualizar el horizonte al cual apuntan los alcances y materias que contiene el instrumento, facilitando así su comprensión. Cabe señalar que el actual DS 129 no posee tal definición. Según se indica en el Art. 37 del DS 38/12 del MMA, el objetivo de protección ambiental, debiera formar parte de los contenidos de una norma de emisión. En opinión de esta parte, dicho objetivo debe ser definido en consideración a las necesidades que dan origen a la norma y su revisión, así como al problema que se pretende enfrentar, regular y mejorar. En cualquier caso, se espera que la respuesta a esta consulta sea acompañada de los antecedentes que sustentan tal definición. De manera equivalente, los resultados esperados constituyen el o los elementos del medio ambiente que deben ser vigilados y monitoreados, con la finalidad de verificar si el instrumento de gestión responde al objeto de protección definido o, en su defecto, identificar las desviaciones que permitan mejorar y fortalecer la estrategia de 	<p>Tanto la efectividad del cumplimiento de los objetivos esperados como de los resultados esperados, serán evaluados mediante diversos instrumentos, como datos de aplicación de la norma, control y fiscalización, línea mapas de ruido de ciudades, etc.</p> <p>Respecto a las responsabilidades institucionales sobre la aplicación de la norma, informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).</p>

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

3	Roberto Quezada	<p>regulación aplicada. Según se indica en el Art. 37 del DS 38/12 del MMA, los resultados esperados, debieran formar parte de los contenidos de una norma de emisión. En opinión de esta parte, los instrumentos de gestión deben ser capaces de tener una inferencia real en el medio ambiente. De no ser este el caso, será necesario redefinir la estrategia de regulación y los alcances de la norma. En consecuencia, se solicita explicitar los resultados esperados y explicar cómo serán monitoreados, así como la identificación y responsabilidades que le corresponderá a cada institución que participará en la correcta aplicación de la norma.</p>	<p>Las características especiales están referidas a que los buses de locomoción colectiva están compuestos por tres partes: chasis, motor y carrocería. Cabe informar que los buses en su totalidad son importados y sólo una fracción menor es carrozada en el país. El principal origen de los buses de locomoción colectiva proviene de Brasil.</p> <p>Para establecer los nuevos límites de emisión de ruido para los nuevos modelos de buses de locomoción colectiva que ingresen al país a partir de la entrada en vigencia de la futura norma, se han considerado y analizado los siguientes criterios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Estándares internacionales para ensayo dinámico.</u> Principalmente Directiva Europea DE 70/157/CEE Y Resolución N° 272/2000 de CONAMA, Brasil. Cabe mencionar que la mayoría de los buses regulados por la norma son carrozados en Brasil, por lo que dicha regulación se ha analizado de forma particular. 2. <u>Evidencia Tecnológica del parque regulado por la norma vigente.</u> Se analizaron las emisiones de ruido de los buses que han ingresado en los últimos años, datos que están publicados en el siguiente link http://www.mtt.gob.cl/archivos/5592 por el Centro de
		<ul style="list-style-type: none"> • Los límites se han establecido exclusivamente en consideración a la normativa internacional, pese a las características especiales que se reconocen en los fundamentos del anteproyecto. En otras palabras, no se logra comprender la congruencia entre la evidencia diagnosticada a nivel nacional (parque de buses de con características especiales) con la medida propuesta (estándares internacionales). En efecto, tales límites se restringen a restricciones de ingreso -que se valora-, pero no, necesariamente, a la realidad nacional. <p>• Para el establecimiento de los límites, es de suma relevancia considerar un análisis exhaustivo de los antecedentes existentes, desde la entrada en vigencia del actual DS 129/02 (8/Nov/2003), de modo de reconocer las características tecnológicas de los buses y sus niveles de emisión, así</p>	

000393 VTA

INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016

		<p>Certificación y Control Vehicular (3CV) del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.</p> <p>Para mayor información se recomienda ver el expediente público de la norma en http://planesynormas.mma.gob.cl/normas/expediente/index.php?tipo=busqueda&id_expediente=927772, en el que podrá acceder a los antecedentes que evidencian una baja promedio de los niveles de emisión de ruido de los modelos de buses ingresados al país durante la aplicación de la norma vigente, la tasa de deterioro, entre otros.</p>
<p>4 Roberto Quezada</p>	<ul style="list-style-type: none"> Los límites de ingreso consideraran ensayos dinámico y estacionario, siendo este último el que se verifica en las plantas de revisión técnica, en cuyo caso se considera aceptable no sobrepasar en 5 dB como máximo, el valor registrado al ingreso, es decir, con anterioridad a su primera inscripción. Dado lo anterior, se consulta por el análisis de los antecedentes existentes desde la entrada en vigencia de la norma, a lo largo de las plantas de revisión técnicas de todo el país (al menos aquellas de zonas urbanas), y que permitan respaldar tal diferencia. En opinión de esta parte se considera un aspecto sustantivo los resultados de dicho análisis, discriminando como mínimo la identificación de esta diferencia por tipo de bus (liviano, mediano y pesado), por tecnología, procedencia, kilometraje, región, etc. De no existir dicho análisis, el establecimiento de límites no responderá a la realidad nacional. 	<p>Se analizaron los antecedentes de niveles de emisión de ruido que se han generado desde la entrada en vigencia de la norma en el Centro de Control y Certificación Vehicular y en las Plantas de Revisión Técnica (PRT). Al respecto, cabe informar que sólo tres PRT de la Región Metropolitana controlaron los niveles de ruido a los buses de locomoción colectiva en operación desde el 2005 hasta el 2015. Para mayor información ver el expediente público de la norma en http://planesynormas.mma.gob.cl/normas/expediente/index.php?tipo=busqueda&id_expediente=927772</p> <p>En lo específico, puede revisarse el informe final de la consultoría "Generación de Antecedentes para la Revisión de la Norma de Emisión de Ruido para Buses de Locomoción Colectiva", en el siguiente link http://planesynormas.mma.gob.cl/archivos/2015/proyectos/38 - Consultoria Estudio CVC.pdf</p>

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

5	Roberto Quezada	<ul style="list-style-type: none"> ¿La emisión de ruido de un bus es una variable de decisión que determine su vida útil? De no ser este el caso, se solicita explicar los motivos. En caso que no se disponga de información, ¿qué antecedentes debiesen estar disponibles para lograr considerar al ruido como un factor determinante en su vida útil? 		<p>La vida útil de un bus está reglamentado por el D.S. N° 1 del 1994 del MTT, en la cual no se establece que el contaminante ruido sea una variable de decisión que determina su vida útil. Sin embargo, cabe mencionar que si un bus en operación no cumple con los niveles de ruido que establece la norma al momento de realizar la revisión técnica, éste no obtendrá su revisión técnica aprobada, por lo cual, no estará autorizado a circular en la vía pública.</p>
6	Roberto Quezada	<ul style="list-style-type: none"> A partir de los antecedentes existentes desde la entrada en vigencia del DS 129/02, se solicita explicar cuál ha sido la disminución de los niveles de ruido que se le atribuyen a este instrumento, junto con los antecedentes que respaldan dicho resultado. En caso que no se haya considerado la obtención de este antecedente, se solicita exponer los argumentos que respaldan tal decisión. 		<p>Se puede evidenciar una disminución promedio de los niveles de emisión de ruido para los nuevos modelos de buses de locomoción colectiva que ingresan al país, a partir de los datos registrados por el 3CV (ver en http://www.mtt.gob.cl/archivos/5592). Dentro de estos datos se pueden identificar los niveles de ruido con los cuales se ha certificado cada modelo de bus de locomoción colectiva para ensayo estacionario y dinámico y sus respectivas posiciones (escape, motor, interior exterior).</p>
7	Roberto Quezada	<ul style="list-style-type: none"> Se solicita precisar si, a más de una década de la entrada en vigencia de la norma, se dispone de capacidades reales para realizar una adecuada aplicación de los procedimientos de medición en las plantas de revisión técnica y las brechas que debiesen mejorar. En cualquier caso, se solicita exponer las competencias mínimas que debiesen existir. 		<p>A partir de los nuevos contratos de las Plantas de Revisión Técnicas (PRT), las instalaciones considerarán infraestructura necesaria para realizar el control de la norma en todo el país. Además, se planifica aplicar un programa de capacitación continuo para los operadores de PRT y fiscalizadores del Ministerio de Transportes.</p>
8	Roberto Quezada	<ul style="list-style-type: none"> Se solicita explicar si en el marco de la aplicación de esta norma, las plantas de revisión técnica deben ser Entidades Técnicas de Certificación Ambiental, según los alcances definidos por la Superintendencia del Medio Ambiente. De no ser este el caso, exponer los argumentos que lo impiden. 		<p>Con respecto a la fiscalización de la norma informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).</p>

000394 VTA



**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

		<p>9</p> <p>Roberto Quezada</p> <ul style="list-style-type: none"> A nivel nacional, ¿se pueden de realizar las pruebas de los ensayos dinámico y estacionario, según los procedimientos de medición establecidos en las normas de referencias en la que se basan los límites propuestos? De no ser este el caso, ¿cómo se considera realizarlos? 	<p>Respecto a la posibilidad de que las Plantas de Revisión Técnica (PRT) puedan constituirse como Entidades Técnicas de Certificación Ambiental (ETCA), cabe indicar que dicha hipótesis es una posibilidad, pero no un deber que se encuentre establecido en la norma. Es necesario considerar que el ámbito de aplicación de las actividades de certificación a las cuales se aplica el Reglamento de las ETCA es el establecido en el artículo 19 del Decreto Supremo N° 39/2013, del Ministerio del Medio Ambiente, que "Aprueba Reglamento de Entidades Técnicas de Certificación Ambiental de la Superintendencia del Medio Ambiente", respecto de una parte o totalidad de los proyectos, sistemas, actividades o fuentes allí indicadas.</p> <p>A nivel nacional se cumplen con las condiciones establecidas por la normativa vigente para realizar todos los controles indicados en la norma.</p> <p>Asimismo cabe indicar que, de conformidad a lo indicado en el artículo 3°, letra ñ) de la Ley N° 20.417 –Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente–, corresponderá a la Superintendencia del Medio Ambiente definir los procedimientos de medición aplicables para esta norma de emisión.</p>
<p>10</p> <p>Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana</p>	<p>10-03-2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> Del parque automotriz urbano de Chile ¿Cuál es el % de vehículos que no está cumpliendo la norma y existe alguna medida subsidiaria para los dueños de éstos vehículos para su normalización? 	<p>De acuerdo al estudios de antecedentes, y comparando los buses que están ingresando a la fecha con la futura norma, es posible indicar que:</p> <ul style="list-style-type: none"> Para la posición del escape, se estima un 3,39% de incumplimiento. Para la posición de motor, se estima un 6,76% de incumplimiento. Para la posición del interior, es posible estimar un 1,23%

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

			<p>de incumplimiento.</p> <p>Para mayor información se recomienda revisar el Informe final de la consultoría "Generación de Antecedentes para la Revisión de la Norma de Emisión de Ruido para Buses de Locomoción Colectiva", en el siguiente link http://planesynormas.mma.gob.cl/archivos/2015/proyectos/38 - Consultoria Estudio CYC.pdf</p> <p>Respecto a los buses en operación, el no cumplimiento de la norma en los controles realizados en las Plantas de Revisión Técnica implica que el bus no obtendrá su revisión aprobada, lo que se traduce en que no tendrá posibilidad de contar con su permiso de circulación y deberá subsanar el exceso de emisión de ruido para circular en la vía pública. Respecto al no cumplimiento evidenciado en controles realizados en la vía pública, este se traducirá en una sanción.</p>
<p>11</p> <p>Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana</p>	<p>10-03-2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> No se consideraran las mediciones de db máximos admitidos en los vehículos cuando este se encuentra con pruebas de aceleración al salir de la inercia y cuando se encuentra rodando a una velocidad constante. 	<p>Los procedimientos de medición establecidos en la normativa vigente se basan en normas técnicas ISO (5130 y 362) utilizadas a nivel internacional, las cuales definen procedimientos estandarizados para la medición de niveles de emisión de ruido para ensayo estacionario y dinámico.</p>
<p>12</p> <p>Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana</p>	<p>10-03-2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> Las Plantas de revisión técnicas contemplarán dentro del documento de medición acústica los parámetros considerados en la norma. 	<p>Si, las Plantas de Revisión Técnica deberán contar con todos los antecedentes para la aplicación de la norma.</p>

000395 VTA



**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

13	Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana	10-03-2016	<ul style="list-style-type: none"> Existe restricción audible a los máximos niveles de emisiones (db) que establezca márgenes auditivos. 	Los límites de emisión de la norma han sido definidos a partir de procedimientos y consideraciones internacionales de medición y evaluación del ruido generado por los buses de locomoción colectiva y no estrictamente a restricciones auditivas.
14	Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana	10-03-2016	<ul style="list-style-type: none"> Que sucede con los buses rurales e interurbanos que ingresan al área urbana y no cumplen con la norma, se modificarán sus rutas. 	La norma aplica a buses de locomoción colectiva de servicio urbano del país y rurales sólo de la Región Metropolitana (RM). Los buses rurales del país, excepto la RM, y los interurbanos no están regulados por esta norma, por lo cual no tienen restricción de circulación por las rutas urbanas del país.
15	Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana	10-03-2016	<ul style="list-style-type: none"> De la vigencia en el anteproyecto el punto III reemplazaría al Art. 22 del DS 129/2010. 	No, no existe un reemplazo del artículo 22. Sin embargo los nuevos artículos propuestos, establecen plazos específicos para su implementación, con el fin de cumplir con el principio de gradualidad de la legislación ambiental.
16	Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana	10-03-2016	<ul style="list-style-type: none"> No considera regulación de límites de los niveles del ruido de rodadura de los neumáticos. 	No, esta regulación no considera limitación a niveles de ruido de rodado. Sin embargo, el etiquetado de niveles de emisión de ruido generados según el tipo de neumático se ha considerado como una línea de trabajo futura.
17	Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana	10-03-2016	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de los valores límites de emisión (db). 	Sí, se reducen los niveles de entrada para los nuevos modelos de buses de locomoción colectiva que ingresen posterior a la entrada en vigencia de la norma.

INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016

18	Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana	10-03-2016	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluar incorporar como emisión de ruido el tubo de escape (silenciadores). 	Tanto la norma vigente como en esta revisión de norma se considera regulación de la emisión de ruido generado por el tubo de escape.
19	Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana	10-03-2016	<ul style="list-style-type: none"> • Considerar mayor seguridad auditiva para choferes que están expuesto a altos niveles de ruido interno y externo. 	Se propone una reducción para el nivel de emisión de ruido al interior del bus para el ensayo estacionario, lo que redundará en mejor estándares de seguridad auditiva para los choferes.
20	Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana	10-03-2016	<ul style="list-style-type: none"> • Respecto a la fiscalización, cómo se realizará e insistir y que sea aleatoria en las revisiones técnicas y terminales. 	Con respecto a la fiscalización de la norma informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).
21	Jorge Sabat, Ilustre Municipalidad de Villa Alemana	10-03-2016	<ul style="list-style-type: none"> • Considerar db máximos con pasajeros, música y otros ruidos al interior del bus, no es lo mismo el ruido sin pasajeros. 	Los procedimientos de medición establecidos en la norma, se basan en normas técnicas ISO (5130 y 362) utilizadas a nivel internacional, las cuales definen procedimientos estandarizados para la medición de niveles de emisión de ruido. En estos ensayos, variables como los pasajeros no son considerados por posibles desviaciones que éstas puedan generar.

000396 VTA

000396

INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016

22	Yolanda Guamaya	11-02-2016	<ul style="list-style-type: none"> • Mi vivienda está ubicada en la calle hnos. Amunátegui entre Santo Domingo y Rosas. El lugar más transitado por los buses. Estamos en época estival, pero le aseguro que los ruidos son insoportables, puede usted imaginar lo que es en época normal no se puede hablar, dentro de la casa porque nadie escucha. Hay una línea de colectivos azules dobles que pasan como pista de carrera, y con sus caños de escapes, que no sólo emiten ruido si no también humo. Ruego a usted o a quien corresponda poder tomar cartas en el asunto. La locomoción pasa hasta la 01 de la mañana, nadie duerme hasta las 2 de la madrugada. No es la primera vez que hago un reclamo respectivo. La locomoción puede ser derivada por otras calles? Los proyectos se hacen perjudicando a la gente. Los invito a que hagamos una reunión en mi departamento, para que puedan observar los ruidos de buses, que pasan por Amunátegui como por Santo Domingo. La línea de buses azules viajan sin la tapa de arriba, es la que cierra todo el motor. Por lo tanto el ruido es terrible, es lo que se debe fiscalizar además del ruido. 	Se indica que uno de los propósitos de la norma es mejorar los estándares de ruido en las ciudades, estableciendo mayores exigencias para los nuevos modelos de buses de locomoción colectiva que ingresen al país. Esto también será aplicable para los nuevos buses del Transantiago que ingresen a circulación, debido a próxima renovación de los contratos.
23	Maria Paula Salamanca Vergara	11-02-2016	<ul style="list-style-type: none"> • Es un tema puntual, siempre cuando se hace un proyecto, se relacionan a otros países como Europa, en mi opinión no les llegaron ni a los talones a otros países, así que mi opinión trabaje con lo real. Somos Chile un país con su cultura, su propia educación. 	Las normas de ruido para vehículos deben generarse de acuerdo a cómo se regula internacionalmente, ya que nuestro país importa mayoritariamente a los buses de locomoción colectiva, principalmente de Brasil, país que regula de forma equivalente a la Unión Europea. Sin embargo, la implementación de la norma considera la realidad nacional.
24	Roberto Andres Roa San Martin	13-01-2016	<p>Punto A: "Mayores exigencias para el ingreso de nuevos modelo de buses de locomoción colectiva"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si vemos el mercado automotriz de hoy en día, sin duda nos damos cuenta que cada año va creciendo de cierta forma dependiendo del rubro a explotar, pero aún siguen en vigencia en el TRANSPORTE URBANO LICITADO un conjunto posterior a los buses denominados "enchulados" que son las principales fuentes altas de ruido en las vías públicas, las cuales son el número al que se tiene que atacar y no a las 	La normativa vigente regula actualmente no sólo la entrada de nuevos modelos, sino que también a los buses en operación de servicio urbano del país, donde está incluido el Transporte Urbano Licitado. Al respecto cabe mencionar que, el sistema de transporte público correspondiente al Transantiago está próximo a renovar sus contratos y con ello la renovación de buses, por lo que es vital regular de forma más exigente la emisión de ruido para los nuevos modelos de buses que ingresen próximamente al país.

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

		<ul style="list-style-type: none"> • Sin duda este anteproyecto vela por el bien estar de gente, pero no se debe de enfocar en las exigencias de los buses nuevos ya que estos están preparados para las nuevas exigencias, por ende el enfoque principal es a la gran cantidad de vehículos que por las malas mantenciones y fiscalizaciones en terreno hacen que se deterioren aún más elevando todo tipo de régimen permitido tipo gases o ruidos al medio ambiente. 	<p>Respecto a los buses en operación, el no cumplimiento de la norma en los controles realizados en las Plantas de Revisión Técnica implica que el bus no obtendrá su revisión aprobada, lo que se traduce en que no tendrá posibilidad de contar con su permiso de circulación y deberá subsanar el exceso de emisión de ruido para circular en la vía pública. Respecto al no cumplimiento evidenciado en controles realizados en la vía pública, este se traducirá en una sanción.</p>
25	Roberto Andres Roa San Martin	<ul style="list-style-type: none"> • Dentro de los tipos de servicios existentes en las calles, se tiene disponible: Particulares, Turismo, Escolar, Rural, Interurbano, Aeropuerto, Rural Local, Rural y Urbano licitado. De estos servicios solo se implementa en toma de ruido los últimos dos rubros, sumado a esto los vehículos que dan de baja en el transporte Urbano licitado y Rural se venden por medios de subsidios cedidos por el ministerio de transporte, los cuales se entregan a personas naturales ocupando estas máquinas como Escolar Rural o Particular donde las fuentes emisoras de ruidos ya no son parte de la fiscalización y siguen perteneciendo a la lista de contaminantes del medio ambiente. De no atacar el principio de esto, se volverá en un círculo donde en vez de captar más buses de años actuales preparados para las normas de hoy en día, se fomenta a mantener o crecer la flota de vehículos antiguos deteriorados que son las principales fuentes contaminantes. 	<p>En una primera fase regulatoria del ruido generado por el transporte vehicular, se han centrado los esfuerzos en controlar las fuentes de ruido con mayor impacto sobre la población. Al respecto, es la locomoción colectiva la que utiliza con mayor frecuencia la red vial urbana de las ciudades que otros servicios.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, es objetivo de este Ministerio, regular todo el parque automotriz del país; por esto que actualmente se encuentra publicado el Decreto Supremo N° 7, del 24 de febrero de 2015, del Ministerio del Medio Ambiente, correspondiente a la "Norma de Emisión de Ruido para Vehículos Livianos, Medianos y Motocicletas" que entrará en vigencia el año 2018.</p>
26	Roberto Andres Roa San Martin	<p>Punto B: "Modificación de instancias de control de norma."</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Se propone eliminar la fiscalización en vía pública con usuarios, por dicha complejidad de la prueba y la baja sanción que presenta dicha institución". Sin embargo; con respecto a este punto quieren dar énfasis a la fiscalización en plantas de revisiones técnicas lo cual da una 	<p>Se analizará no eliminar la instancia de control en la vía pública en la redacción del Proyecto Definitivo. Sin embargo, de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin</p>

000397 VTA

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

		<p>vista muy válida al problema pero no la solución. Si nos introducimos en la práctica captaremos que los buses, independiente el servicio que presten, reglamenta la presencia semestral en las revisiones técnicas, por ende se "presume" que la preparación óptima para obtener dicha revisión serian dos veces al año, es por eso que se debe sumar una fiscalización intensa en los patios del Transantiago ya que gracias a las mantenciones que estos ofrecen, es como obtenemos los resultados actuales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para el tema de fiscalización a terreno, se puede basar en el ámbito legal donde se habla de recinto privado, pero se supone que al estar participando en una licitación como ejemplo una Planta de Revisión Técnica o un recorrido de Buses del Transantiago (Urbano Licitado), deben existir entidades en las cuales velen por el buen funcionamiento, es decir actualmente sería: <ul style="list-style-type: none"> ○ Planta de Revisión Técnica – Fiscalización de Transporte ○ Buses del Transantiago – Fiscalización de Transporte y Planta de Revisión Técnica. ○ Patios del Transantiago – Fiscalización interna. <p>Debe ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Planta de Revisión Técnica – Fiscalización de Transporte ○ Buses del Transantiago – Fiscalización de Transporte y Planta de Revisión Técnica. ○ Patios del Transantiago – Fiscalización de Transporte. <p>Es por eso que nuevamente se reitera que si no atacamos el origen de este</p>	<p>perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016

		<p>problema, sin duda la ruleta seguirá rodando y no se va a llegar a una solución concreta.</p>	
27	<p>Roberto Andrés Roa San Martín</p>	<p>14-01-2016</p> <p>Punto 5.- "Reemplácese el artículo 7 por el siguiente"</p> <p>Cita: "El Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones deberá informar anualmente a la Superintendencia del Medio Ambiente y al Ministerio del Medio Ambiente, sobre el cumplimiento de las disposiciones de la presente norma."</p> <ul style="list-style-type: none"> Siendo que cada ministerio es especialista en su área, estos inspeccionan máquinas donde emiten emisiones de diferente índole, las cuales deben ser fiscalizadas por el Ministerio del Medio Ambiente y el área mecánica de dichas máquinas debe ser velada en el buen funcionamiento por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Teniendo un complemento de ambos se podrá llegar a la fiscalización correcta de las máquinas y de las entidades que las revisan (Ministerio de Transporte y Planta Revisoras). Actualmente se trabaja por separado y no se tiene orientación de especialistas en dichas pruebas de verificación donde se cometen errores producto de que no hay capacitación de dichos ministerios en ciertas evaluaciones tanto en Fiscalización de Transporte como Planta de Revisión Técnica. 	<p>Con respecto a la fiscalización de la norma informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).</p> <p>Corresponderá a la SMA la determinación de las formas de fiscalización.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, se planifica un programa de capacitación para operadores de plantas de revisión técnica y a los fiscalizadores del SMA y MTT.</p>
28	<p>Cristián Andrés Araya Medel</p>	<p>06-01-2016</p> <ul style="list-style-type: none"> Me parece sumamente importante la consideración de la contaminación acústica que emiten sobre todo los buses oruga y otros del Transantiago. Es imperativo que se tome en cuenta este aspecto al momento de fiscalizar y adquirir nuevos buses. Solo a modo de ejemplo, mi departamento da hacia la calle donde transitan buses de Transantiago y desde el octavo piso en donde vivo se siente el ruido de los buses como si pasaran por mi ventana. Espero que este aspecto sea considerado como relevante, no basta que los buses emitan menos 	<p>Con la norma vigente y su revisión se busca reducir los niveles de emisión de ruido de los buses de locomoción colectiva y así disminuir los niveles de ruido a que están sometidas las personas. Al respecto cabe mencionar que, el sistema de transporte público correspondiente al Transantiago está próximo a renovar sus contratos y con ello la renovación de buses, por lo que es vital regular de forma más exigente la emisión de ruido para los nuevos modelos de</p>

000398 VTA

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

	<p>Indíces de contaminación por gases sino que también reduzcan el ruido espantoso que los caracteriza.</p>	<p>buses que ingresen próximamente al país.</p>
<p>29 Renzo Aguiari M. INRECAR S.A.</p>	<p>16-03-2016</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creemos importante destacar que nuestra empresa INRECAR es una industria nacional con más de 40 años de trayectoria, fabricante de carrocerías para Taxibuses (buses livianos), utilizados principalmente en servicios de locomoción colectiva Rural en la Región Metropolitana y servicios Rural y Urbano en el resto del país. Nuestras carrocerías son montadas principalmente sobre chasis de origen brasilero, siendo el Mercedes Benz modelo LO916 EuroV el chasis más carrozado para las diferentes aplicaciones. Dicho esto, nos parece indispensable pronunciarnos respecto de algunas aseveraciones que se indican en el anteproyecto de la referencia, las que no compartimos y detallamos a continuación: <p>En los Fundamentos y Antecedentes, 1. Aspectos Generales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En a) dice... el parque de buses de locomoción colectiva los chasis y motores pertenecen a marcas provenientes de países como Alemania, China, Suecia, Japón y Brasil, y que en cambio el origen del carrozado corresponde mayoritariamente a Brasil, Perú y Chile. • Nos parece que estas afirmaciones son imprecisas y pueden dar pie a confusión, ya que los buses de locomoción colectiva urbana y rural en el país utilizan casi exclusivamente chasis fabricados en Brasil y unos pocos producidos en China, todos bajo normas brasileras y europeas respectivamente, siendo estas dos normas casi iguales entre sí. Lo mismo con las carrocerías, ya que el 80% son de origen brasilero y el 20% de fabricación nacional (Chile), no existiendo peruanas en este tipo de aplicaciones. • También se menciona que el carrozado podrá controlar la emisión de ruido producida por el motor... Y que la emisión de ruido del tubo de escape dependerá del tipo de silenciador utilizado. • Compartiendo en lo general estas afirmaciones, nos parece muy 	<p>Respecto al origen del carrozado, este ha sido obtenido de información entregada por la Asociación Nacional Automotriz de Chile, ANAC. Cabe precisar que se cita a los países de Alemania, China, Suecia, Japón y Brasil, haciendo alusión al origen de las marcas de y no al lugar de fabricación de dichas marcas.</p> <p>Por otro lado, los niveles propuestos para ensayo dinámico son los que se establecen en Brasil, mediante la Resolución N° 272/2000 de CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente).</p> <p>Respecto a los niveles de ruido propuestos para el ensayo estacionario, estos han sido establecidos mediante la evidencia tecnológica de los modelos de buses certificados por el 3CV del MTT, a través de los niveles de ruido registrados.</p>

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

		<p>importante destacar que el mercado chileno es muy pequeño para los fabricantes brasileros, quienes abastecen casi toda Sudamérica, lo que produciría que no se interesen en fabricar unidades especiales para Chile, y en ese escenario se produciría un serio desabastecimiento de chasis y buses, obligando a los importadores a buscar en otros mercados con precios más altos, problemas de abastecimiento de repuestos, etc.</p>	
30	Renzo Aguiari M., Sub Gerente Diseño y Desarrollo, INRECAR S.A.	<p>En los Fundamentos y Antecedentes, 2. Revisión de la Norma...</p> <ul style="list-style-type: none"> • En a) dice ... Las propuestas de nuevos niveles de emisión de ruidos se basan en dos criterios: <i>Mejor tecnología disponible</i>..... <i>Se propone un aumento de exigencias considerando una tasa de rechazo acotada y acorde con la tecnología que actualmente ingresa (Euro V)...</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ En este punto hay un supuesto que es totalmente incorrecto, "los motores que cumplen la norma de emisiones Euro V serían más silenciosos que los anteriores Euro III". Es una realidad comprobada que el chasis para Taxibuses más utilizado en Chile (con aprox. 80% del mercado) es el Mercedes Benz modelo LO915 Euro V el que emite niveles de ruido mucho más altos que su antecesor LO915 Euro III. En este caso el mejoramiento de los índices de emisiones de contaminantes en los gases de escape ha aumentado significativamente los niveles de ruido. • <i>Ajustar las exigencias a la normativa internacional...</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ Respecto de este párrafo nos parece correcto ajustar los límites al nivel de emisión de la resolución N° 271/2000 CONAM (Brasil), pero no solo en la emisión dinámica exterior, si no que en todos los valores de emisión, y no tener ningún valor con una exigencia mayor a esta norma brasilerá. 	<p>Respecto a los niveles de ruido propuestos para el ensayo estacionario, estos han sido establecidos mediante la evidencia tecnológica de los modelos de buses certificados por el 3CV del MTT, a través de los niveles de ruido registrados.</p> <p>Los niveles de ruido medidos a los modelos de buses certificados por el 3CV, desde la entrada en vigencia de la norma hasta la fecha, evidencian una baja en promedio de los niveles de ruido por tipo de ensayo y posición. Respecto al motor cabe indicar que la posibilidad de mitigar sus emisiones de ruido dependerá del diseño y la materialidad del carrozado que alberga o cubre el motor.</p>
31	José Madrid	<ul style="list-style-type: none"> • Bien, pero puede ser más exigente aún la norma, en sus manos queda la salud de los chilenos y extranjeros. 	<p>Con la norma vigente y su revisión se busca reducir los niveles de emisión de ruido de los buses de locomoción colectiva y así disminuir los niveles de ruido a que están sometidas las personas. Por otro lado, El Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión (Decreto Supremo N° 38/2012 del Ministerio del Medio</p>

000399 VTA

000400



**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

			Ambiente) establece que las normas deben ser revisadas cada 5 años, por lo que periódicamente se evaluará la efectividad de la norma y eventuales reducciones.
32	Juan Pablo Monardez Maluenda	<ul style="list-style-type: none"> No se habla de los nuevos sistemas de fiscalización de la norma. ¿Se realizara en plantas de revisión técnica? 	Uno de los controles de la norma continua siendo en Plantas de Revisión Técnica. Sin perjuicio de lo anterior, con respecto a la fiscalización de la norma, informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).
33	Juan Pablo Monardez Maluenda	<ul style="list-style-type: none"> Por otro lado, ¿cuáles son las mediciones de ruido actuales de los buses? para saber si la norma será efectiva, o quizás, los buses ya la cumplen. 	Se analizaron las emisiones de ruido de los buses que han ingresado en los últimos años, datos que están publicados en el siguiente link http://www.mtt.gob.cl/archivos/5592 por el Centro de Certificación y Control Vehicular (3CV) del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Asimismo, la información consultada se encuentra en el expediente público de la norma, la cual se puede ver en el siguiente link: http://planesynormas.mma.gob.cl/normas/expediente/index.php?tipo=busqueda&id_expediente=927772
34	Jorge Enrique Plá Bordalí, Vivipra Ltda.	<p>Nuestra posición basada en argumentaciones de Fabrica (Mascarello de Brasil) respecto del Anteproyecto de una nueva normativa de Ruido donde las pretensiones son hacerla más exigente, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se sugiere que la Normativa de Ruido a aplicar en Chile se iguale a la Normativa Brasileira y Europea, las cuales son idénticas entre sí, esto debido a que los fabricantes de Chasis en un 100% son de origen 	La norma establece regular a buses en su conjunto, tal como se realiza internacionalmente. Los niveles de ruido propuestos para ensayo dinámico son los mismos estándares establecidos en la Norma de Brasil y Comunidad Europea. Respecto a los niveles de ruido propuestos para ensayo estacionario estos han sido establecidos mediante la evidencia tecnológica de los modelos de buses certificados

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

		<ul style="list-style-type: none"> • Brasileiro y en un 90% aprox., los fabricantes de Carrocerías son Brasileños también. Por otro lado deben considerar además que esta norma es usada en toda América del Sur, América Central y África. • Si a pesar de que casi todo nuestro continente está bajo sobre la misma normativa (Brasilera) el Ministerio del Medio Ambiente quisiera destacarse y hacer más exigente la Normativa de emisión de Ruido en Chile, entonces debemos involucrar a los fabricantes de chasis que son quienes aportan mayoritariamente al ruido del Taxibus (bus) para buscar soluciones en conjunto. • Que haciendo análisis de nuestras homologaciones de las carrocerías que representamos versus los nuevos niveles que se estudian exigir, observamos que la situación es disímil entre las diferentes marcas de chasis quedando algunos con holgura al nivel máximo exigido y otros al límite. Esto indica que los fabricantes de chasis debieran poder mejorar sus niveles de ruido por tanto aportar al Anteproyecto presentado. 	<p>por el 3CV del MTT, a través de los niveles de ruido registrados. Se reitera que los estándares propuestos se establecieron bajo dos criterios, estándares internacionales y evidencia tecnológica.</p>
35	Jorge Enrique Plá Bordali, Vivipra Ltda.	<p>16-03-2016</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que no es responsabilidad de los Carroceros o vendedores de Buses el cumplimiento de la normativa de Ruido, una vez que el bus fue transferido al cliente, ya que este dependerá solo del modo de uso y de las mantenciones que se les haga al vehículo, por cuanto al carrocerero solo le cabe la responsabilidad de homologar hasta los niveles permitidos (nosotros sugerimos Norma Brasileira), haciéndose responsable hasta la entrega al cliente. • En el tiempo, una vez traspasados los Taxibuses (buses) a nuestros clientes las carrocerías y chasis sufrirán un desgaste natural, por cuanto proponemos que se considere una tolerancia sobre los niveles máximos exigidos, de tal manera de no afectar al parque Taxibuses en conjunto (Ministerio del Medio Ambiente y Carroceras). 	<p>Se analizará la observación, en el sentido de incorporar una tolerancia definida para cada posición de ensayo y tipo de bus.</p>
36	Stephan Nicolás Schott Verdugo	<p>05-01-2016</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por favor establecer formas de control efectivo de la revisión técnica de estos medios de transporte. Sobre todo en regiones, resulta evidente como microbuses NO deberían estar circulando, y a pesar de eso, cuentan con el sello de la revisión técnica. Es muy posible que a pesar de la buena intención de esta normativa, quede solo en el papel y no se haga efectiva. 	<p>Durante la vigencia de la norma, se planifica un programa de capacitación para operadores de plantas de revisión técnica y a los fiscalizadores de la SMA y MTT.</p>

000400 VTA



INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016

37	Gustavo Andres Rathgeb Drogue	06-01-2016	<ul style="list-style-type: none"> Muy buenas noches quisiera hacer una acotación soy residente de la comuna de La Reina, específicamente Avda. Larrain la cual cambio su nombre desde el cruce con avda. Tobalaba hace un tiempo, soy estudiante de una carrera vespertina y por ende ocupo el transporte público yo llego generalmente a la casa tipo 12 y a veces más tarde, ya que el transporte deja mucho que desear como trabajo en un taller mecánico tengo acceso y el conocimiento de la cantidad de decibelios que emiten los vehículos sus motores y sistemas asociados hace unos días probé mi medidor de decibelios portátil un pequeño instrumento que mide los dB, lo realice primero arriba de un bus articulado marca volvo modelo b9, año 2010 sentado en los primeros asientos, quede impresionado el nivel de ruido que emite sobre los 110 dB, como si estuviera en un concierto de Rock sin pedirlo por el contrario los buses de la misma marca pero del modelo b7 año 2010 los cortos solo emiten cerca de los 90 db lo cual es bastante menos y sería el ruido que equivale a estar en alta congestión sin avanzar. Mi observación es que gente como yo y otros llegamos agotados después de un largo día de trabajo y estudios mi caso y estos buses circulan durante la mayor parte de la noche hacia el terminal de avda. Las Perdices con avda. José Arrieta, sin ningún control, a exceso de velocidad y el ruido que emiten es horrible no se puede dormir, por el momento no he podido realizar la medición en terreno pero de seguro serían más de 100 dB a la 01:00 am. 	<p>Con la revisión de la norma vigente se busca reducir los niveles de emisión de ruido de los buses de locomoción colectiva y de esta forma disminuir los niveles de ruido a que están sometidas las personas.</p> <p>Por otro lado, el Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión (Decreto Supremo N° 38/2012 del Ministerio del Medio Ambiente) establece que las normas deben ser revisadas cada 5 años, por lo que periódicamente se evaluará la efectividad de la norma y eventuales reducciones.</p>
38	Daniel Nunes, ANAC	16-03-2016	<ul style="list-style-type: none"> La Asociación Nacional Automotriz de Chile A. G. entidad gremial que reúne a los representantes de marcas automotrices e importadores de automóviles, vehículos comerciales livianos, camiones y buses presentes en el país, viene a entregar su opinión en el proceso de consulta pública del Anteproyecto de revisión de la norma de emisión de ruido para buses de locomoción colectiva urbana y rural. Como antecedente debemos precisar que la asociación mantiene como premisa el apoyar aquellas medidas que signifiquen una mejor calidad 	<p>Un mejor diseño o cambio de materialidad a la carrocería no necesariamente implica un aumento de peso significativo. Cabe mencionar que actualmente la mayoría de los modelos de buses regulados por la norma cumplen los niveles propuestos.</p> <p>Respecto al factor de desgaste de los buses de locomoción colectiva, se analizará la observación, en el sentido de evaluar</p>

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

39	Daniel Nunes, ANAC	16-03-2016	<ul style="list-style-type: none"> • Debido a las características del mercado y los largos procesos de fabricación de un bus como se muestra en el diagrama de la figura 1 se sugiere modificar la forma de la introducción de la norma esto es: en 	<p>de vida para las personas y el cuidado del medio ambiente, el presente documento tiene por objeto detallar algunas observaciones para que sean consideradas en la elaboración final de la normativa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se realizaron análisis de cálculos que permiten visualizar el impacto más en detalle de lo que sucedería en el segmento de los Taxibuses, al bajar en 1 dBA la normativa de ruido exterior, pudiendo sacar conclusiones que apuntaban a que los buses que son más sensibles al costo de inversión, serían los más afectados. Estos son los de transporte urbano-rural, en los que por tema de eficiencia de transporte, se busca maximizar su capacidad evitando la adición de peso. • Existe la posibilidad de certificar con los valores actualmente propuestos, es necesario se haga efectivo un factor de deterioro para las inspecciones posteriores a realizar en la Planta de Revisión Técnica, esto es, no dejar el límite máximo de la norma con la que se certifica el vehículo como tope para la fiscalización posterior, sino que el rango permitido pueda exceder el valor máximo de la norma entendiéndose que, independiente del mantenimiento que se le pueda dar al vehículo no es menos cierto que el estado de las calles y la operación en caminos rurales, trae consigo un deterioro inevitable en componentes del bus, que si bien no significan un riesgo de operación, si son causantes de posibles ruidos adicionales. Sin ser estos exagerados y que por lo demás estarán definidos con un rango máximo de tolerancia, de igual forma exigirá a los dueños y empresas de buses a preocuparse por la correcta mantenimiento de las máquinas y así de igual forma se estará protegiendo la génesis, esencia y fondo de la norma. • El factor de deterioro debe analizarse en base a los datos en las plantas de revisión técnica que podrían los cuales hemos analizado pero preferimos revisar en conjunto con los profesionales del Ministerio del Medio Ambiente para emitir una opinión del nivel de tolerancia a considerar en las PRT. 	<p>incorporar una tolerancia definida para cada posición de ensayo y tipo de bus.</p> <p>Respecto al cumplimiento de la norma para los nuevos buses, esto continuará aplicando como lo establece la norma vigente, es decir, los buses de locomoción colectiva deberán</p>
----	-----------------------	------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10000401 VTA



**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

	<p>lugar de que sea a la fecha de la 1ra. Inscripción del vehículo como está estipulado en el proyecto, que sea exigible a la 1ra. Homologación ("new Type") en el 3CV. Así los modelos que ya están homologados y en venta pueden continuar siendo comercializados hasta el fin de su ciclo de vida de producto.</p> <p>CICLO DE PRODUCCIÓN DE BUSES</p> <p>Caso 1: Ombi Spati - Ceresid Spati</p> <p>Caso 2: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 3: Ombi Tempa - Ceresid Spati</p> <p>Caso 4: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 5: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 6: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 7: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 8: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 9: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 10: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 11: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 12: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 13: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 14: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 15: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 16: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 17: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 18: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 19: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 20: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 21: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 22: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 23: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 24: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 25: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 26: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 27: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 28: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 29: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 30: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 31: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 32: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 33: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 34: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 35: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 36: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 37: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 38: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 39: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 40: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 41: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 42: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 43: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 44: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 45: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 46: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 47: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 48: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 49: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 50: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 51: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 52: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 53: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 54: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 55: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 56: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 57: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 58: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 59: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 60: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 61: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 62: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 63: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 64: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 65: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 66: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 67: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 68: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 69: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 70: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 71: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 72: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 73: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 74: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 75: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 76: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 77: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 78: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 79: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 80: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 81: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 82: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 83: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 84: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 85: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 86: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 87: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 88: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 89: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 90: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 91: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 92: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 93: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 94: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 95: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 96: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 97: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 98: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 99: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>Caso 100: Ombi Spati - Ceresid Ombi</p> <p>(Figura 1)</p>	<p>acreditar cumplimiento cuando soliciten su primera inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados</p> <p>Se analizará la respuesta para la redacción del proyecto definitivo.</p>
<p>40 Daniel Nunes, ANAC</p> <p>16-03-2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> Debido a ser diferente el mercado de los buses de Trasantiago con respecto a los Taxibuses y rurales, como también los tiempos involucrados se sugiere incorporar fechas diferidas de entradas en vigencia. 	<p>Esta observación se está analizando en una mesa de trabajo en conjunto con el DTPM Trasantiago.</p>
<p>41 Daniel Nunes, ANAC</p> <p>16-03-2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> Se sugiere generar un incentivo a los buses que cuenten con un nivel de ruido significativamente menor a lo exigido como por ejemplo mayor puntaje en las licitaciones de trasantiago. 	<p>Actualmente el nivel máximo de emisión al interior del bus corresponde a 85 dBA para ensayo estacionario. Respecto a</p>
<p>42 Antonio Marzano,</p> <p>16-01-2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> Con relación al nivel máximo permisible de ruido interior que sea de 82 dBA, de acuerdo a los antecedentes que se tienen en el propio proceso 	<p>Actualmente el nivel máximo de emisión al interior del bus corresponde a 85 dBA para ensayo estacionario. Respecto a</p>

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

Colegio de Ingenieros en Acústica A. G.	<ul style="list-style-type: none"> de revisión de la norma se observa que los buses actuales tienen niveles interiores de hasta 77 dBA por lo que la norma permitiría que se aumenten dichos niveles que la tecnología actual está en condiciones de cumplir. Según se señala como argumento, el nivel de ruido interior a un bus no es exigible en otros países del mundo, sin embargo dicha afirmación se sustentaría en la experiencia de países desarrollados cuyos niveles no se exigirían. Sin embargo, los estándares de calidad y fabricación para esos mercados permiten que el nivel de ruido no sea una preocupación. No sería el caso de Chile, dado que es sabido que los estándares de fabricación para mercados de países desarrollados no son los mismos para países en desarrollo, fundamentalmente por el costo que dichos buses podrían llegar a tener. Dado lo anterior, no parece razonable que dadas las condiciones tecnológicas del actual parque de buses, se permita que puedan tener mayor nivel de ruido. Hay que recordar que internacionalmente los procedimientos de medición de este tipo de fuentes considera la medición al interior, por lo que no es un invento "a la chilena" que se mida en dicha posición de micrófono. Lo importante aquí, es cómo el Estado garantiza un confort acústico a los usuarios del sistema de transporte sin que dicho estándar signifique mayores costos para el ente regulador. Dadas las actuales condiciones, no existiría riesgo de imponer una exigencia mayor dado que las actuales tecnologías permiten su cumplimiento hasta 77 dBA. Por el contrario, permitir más nivel de ruido sería cambiar y legalizar un detrimento de la calidad acústica de los usuarios de estos buses. Hay que agregar también el hecho de que un bus, al tener un problema de colisión (choque) de consideración será reparado en Chile y no en fábrica, lo que significa que será reacondicionado sin los elementos originales, como sellos, materiales, juntas e incluso de una calidad distinta al diseño original. Esto sin duda podría cambiar el ruido al 	<p>Lo anterior, cabe mencionar que a nivel internacional no existe un nivel ambiental que regule las emisiones máximas al interior del bus, dicho nivel se ha autorregulado bajo el concepto de ofrecer mayor nivel de calidad para los pasajeros, o proteger la salud del conductor bajo regulaciones sobre condiciones sanitarias laborales. En relación a lo anterior se propone un nivel máximo de emisión de 82 dBA, el cual se ha definido en base al nivel establecido por el Ministerio de Salud bajo el Protocolo de Exposición Ocupacional a Ruido, con el fin de promover el cumplimiento de dicho estándar ya que el nivel para ruido laboral corresponde a una dosis, y el nivel propuesto corresponde a un Nivel Instantáneo Máximo.</p> <p>Cabe precisar, que las normas técnicas ISO 362 y 5130 (vigentes) no establecen procedimientos de medición al interior de un bus, solo dinámico y escape.</p> <p>Se reitera que se ha establecido un nivel de emisión de ruido al interior de los buses para ensayo estacionario más exigente que el actual, bajando de 85 a 82 dBA.</p>
-----------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

000402 VTA

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

		<p>interior. Por ende, dado que no habría exigencia del nivel de ruido al interior, no existirá preocupación alguna por cuidar la calidad acústica del interior del bus, siendo un detrimento del confort y bienestar de los pasajeros.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por todo lo anterior, es de opinión del Colegio de Ingenieros en Acústica que se exija al interior del bus un nivel de ruido de 77 dBA y no de 82 dBA, lo que permitiría resguardar la calidad acústica al interior del bus y el confort del servicio y al mismo tiempo no impone una exigencia que no pueda cumplir las actuales tecnologías. • La propuesta de 82 dBA al interior del bus sería un retroceso en los actuales estándares de calidad de los buses dado que podrían ingresar vehículos con materiales menos costosos y de poca duración, pudiendo incluso propiciar un desgaste más temprano del material rodado lo que disminuiría la calidad del servicio de transporte de pasajeros. 	
43	Antonio Marzzano, Colegio de Ingenieros en Acústica A. G.	<ul style="list-style-type: none"> • Con relación a los procedimientos de medición que se llevan a cabo en las plantas de revisión técnica, se observa que dados los antecedentes que se cuentan de dicha labor por parte de estos centros de control, se hace muy necesario que se cuente con un manual de aplicación y adecuada capacitación por parte del personal que labora en dichas plantas. • En efecto, la toma de muestras de las emisiones de ruido requiere de ciertas consideraciones técnicas e instrumentales que son cruciales para el resultado de la evaluación acústica. Dado que se pretende que sea la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) quien dicte dichos procedimientos, deberá elaborarse un acabado manual de aplicación y procedimientos de tipo laboratorios de modo que existan garantías de que los procedimientos se realicen como está previsto en la normativa. • De acuerdo a los antecedentes disponibles en el proceso de revisión, 	<p>Se analizará la observación. Preliminarmente se espera que exista un trabajo conjunto con la Superintendencia del Medio Ambiente y el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones para elaborar un manual de aplicación de la norma, con el cual se busca disminuir la incertidumbre de los datos medidos para el control de la misma. Junto con lo anterior, se planifica un programa de capacitación para operadores de plantas de revisión técnica y a los fiscalizadores de la SMA y MTT.</p> <p>En relación a la fiscalización de la norma, informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada</p>

000403

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

44	Antonio Marzzano, Colegio de Ingenieros en Acústica A. G.	16-01-2016	<ul style="list-style-type: none"> • Por todo lo anterior, es de opinión del Colegio de Ingenieros en Acústica que se tenga mayor rigurosidad en los procedimientos de medición y evaluación de los niveles de ruido que tenga la norma, debiendo la Superintendencia de Medio Ambiente (SMA) establecer no solo dichos protocolos, procedimientos y métodos si no que elaborar un manual de aplicación. Al respecto, es dable preguntarse, ¿por qué ante un incumplimiento de los procedimientos de medición no dan lugar a sanciones? 	<p>una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).</p> <p>En relación a la fiscalización de la norma informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).</p> <p>Para que una persona jurídica pueda constituirse como</p>
----	-----------------------------------------------------------	------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

000403 VTA

INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016

		<p>Entidad Técnica de Fiscalización Ambiental, deberá dar cumplimiento a los requisitos señalados en el Decreto Supremo N° 38, del 2013, del Ministerio del Medio Ambiente, que Aprueba Reglamento de Entidades Técnicas de Fiscalización Ambiental de la Superintendencia del Medio Ambiente. En particular deberá –entre otros– cumplir con los requisitos del artículo 3 de dicho decreto y realizar la solicitud de autorización ante la SMA. Cabe señalar además que las ETFA estarán sometidas a la vigilancia de la SMA para verificar el cumplimiento de los requisitos, obligaciones y exigencias establecidas en la Ley y el Reglamento que las regula.</p>
<p>45 Antonio Marzzano, Colegio de Ingenieros en Acústica A. G.</p>	<p>16-01-2016</p> <ul style="list-style-type: none"> • Con relación a la eliminación de la frase “control de rutina que se realice en la vía pública” se entrega como argumentos los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> a) <i>Existiría complejidad e imposibilidad de medir en vía pública por alto ruido de fondo.</i> • Al respecto no se comparte dicha afirmación por cuanto dicha condición se daría efectivamente en aquellas vías de alta circulación vehicular siendo imposible e impensado que sólo en aquellas condiciones se pueda aplicar el procedimiento de medición de tubo de escape. En efecto, es perfectamente posible realizar dichos controles en cercanías de los terminales de buses, es decir, en la periferia de la ciudad o en vías que conducen a dichos terminales. En ellas se aprecia un ruido de fondo considerablemente más bajo e incluso en horas valle escasa circulación vehicular, lo que redundaría en bajos ruidos de fondo. • Además, el procedimiento de medición se basa en una lectura de nivel de ruido Lmax por lo que es posible encontrar ventanas de tiempo adecuadas sin un ruido de fondo que altere significativamente las mediciones de la emisión de ruido del bus. Por ende, existirían las 	<p>Se considera la observación y se analizará no eliminar la instancia de control en la vía pública para la redacción del Proyecto Definitivo.</p> <p>Sin embargo, en relación a la fiscalización de la norma, informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, “Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente”, corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).</p>

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

46	Antonio Marzzano, Colegio de Ingenieros en Acústica A. G.	16-01-2016	<p>condiciones para realizar sin mayores complicaciones la medición de nivel de ruido de tubo de escape en la vía pública, lo que requeriría sólo elegir adecuadamente el lugar donde se haga dicho control.</p> <ul style="list-style-type: none"> En consecuencia, no se comparte el fundamento esgrimido para esta modificación. <p>b) <i>Tiempo de medición y ensayo con pasajeros serían condiciones adversas.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Al respecto, este fundamento extremo implicaría que el bus sea medido en plena circulación en horas punta, lleno de pasajeros y en vías de alto flujo vehicular. En efecto, argumentar estas condiciones implica imaginar un escenario muy desfavorable que si bien puede darse, existen muchos otros escenarios más propicios para este tipo de ensayos. Primero respecto del tiempo de medición este se considera breve con relación a otro tipo de ensayos, especialmente en lo que se refiere a la condición de ruido de tubo de escape en estado estacionario. Teniendo las condiciones adecuadas es posible en un tiempo razonable poder determinar las emisiones de esta condición. Del mismo modo, la medición de tubo de escape en estado estacionario no requiere que el bus esté vacío, no teniendo influencia significativa en los resultados obtenidos. En consecuencia, no se comparte el fundamento esgrimido para esta modificación. 	<p>Se considera la observación y se analizará no eliminar la instancia de control en la vía pública para la redacción del Proyecto Definitivo.</p> <p>En relación a la fiscalización de la norma, informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).</p>
47	Antonio Marzzano, Colegio de Ingenieros en Acústica A. G.	16-01-2016	<p>c) <i>El control en la vía pública no generaría acción directa en reducir el ruido.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Al respecto, esta afirmación tiene su fundamento en la acción inmediata que podría atribuirsele a la norma, lo cual no puede considerarse adecuado de hacer. En efecto, hay una serie de 	<p>Se considera la observación y se analizará no eliminar la instancia de control en la vía pública para la redacción del Proyecto Definitivo.</p> <p>Sin embargo, en relación a la fiscalización de la norma, informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N°</p>

000404 VTA



**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
 ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
 PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
 ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

		<ul style="list-style-type: none"> regulaciones, leyes y reglamentos que si bien regulan acciones de carácter general y específico, permiten ir generando y desarrollando modos y conductas que eviten o aminoren el impacto de su no cumplimiento, especialmente de aquellas materias que regulan aspectos que no se relacionan con peligros inminentes para la sociedad. Ejemplos hay muchos. A saber, si un vehículo particular circula sin su revisión técnica al día, es decir, pudiendo no cumplir la norma de emisión de gases, no es sacado de circulación, siendo solo merecedor de un parte policial, el cual se espera que dicha conducta no vuelva a producirse. Aquí radica otro problema, que la multa tiene como objeto efectivamente producir el cambio de conducta por lo que si el eventual infractor tiene recursos económicos podrá seguir infringiendo dichas disposiciones. Lo anterior, presenta otro problema. Las normas ambientales como la sometida a consulta es una Norma de Emisión por lo que está bajo la legalidad de la Ley de Medio Ambiente y sus reglamentos respectivos, así como de su institucionalidad. Esta cuestión será tratada más adelante. Por lo anterior, si la acción de control en la vía pública tenía como objetivo el haber producido un cambio en las emisiones de ruido pudiendo sacar el bus de circulación, entonces si tiene sentido eliminar esta disposición. Pero esto no puede atribuírsele a la norma dado que la baja en el nivel de ruido no es inmediato por los parámetros de medición establecidos internacionalmente. Se tendría que sacar un número muy elevado de buses para que sacándolos de recorrido tengan una disminución de los niveles de ruido de una ciudad. Por ende, el regulador se confunde en este argumento. Por el contrario, el control en la vía pública genera cambio de conducta e impone ciertas condiciones de funcionamiento que podrían incluso estar establecidas en contratos o licitaciones de recorridos, pero que 	<p>20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

		<p>permitirían incorporar una herramienta más efectiva que garantice el cumplimiento de la norma.</p>	
48	Antonio Marzzano, Colegio de Ingenieros en Acústica A. G.	<ul style="list-style-type: none"> Con relación a la estructura de fiscalización se advierte que la norma continúa con el esquema y el diseño original de la ley de bases del medio ambiente del año 1994. En efecto, la norma objeto de este análisis es un instrumento de gestión ambiental definido por dicha ley y reafirmado en la Ley 20417 que desde su publicación se hace cargo de la exigencia impuesta a Chile por la OECD en el sentido de tener una institucionalidad única de medio ambiente con atribuciones y competencias en un solo organismo y no disperso en otros órganos de la administración del Estado. En efecto, la norma en consulta tiene expresamente señalado que la fiscalización decae en el Ministerio de Transportes y agrega, sin perjuicio de las atribuciones que tenga la Superintendencia del Medio Ambiente. Resulta confuso dicha jerarquía que es contraria a lo que establece la ley de medio ambiente (Ley 20417) en el sentido de que la fiscalización de las normas de emisión son de competencia de la Superintendencia, sin perjuicio de que dicha Superintendencia establezca con los Órganos Subprogramados acciones de fiscalización. Incluso más, por la vía de la encomendación de acciones de fiscalización el Superintendente tiene la facultad de solicitar a otra institución realizar acciones de fiscalización en determinadas materias de su competencia, es decir, de las normas de emisión entre otras. En consecuencia, es opinión del Colegio de Ingenieros en Acústica que la norma señale expresamente que su fiscalización sea de competencia de la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) sin perjuicio de las atribuciones que tenga dicha Superintendencia de establecer programas o subprogramas de fiscalización con otras instituciones u organismos. 	<p>En relación a la fiscalización de la norma, informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).</p> <p>Para que una persona jurídica pueda constituirse como Entidad Técnica de Fiscalización Ambiental, deberá dar cumplimiento a los requisitos señalados en el Decreto Supremo N° 38, del 2013, del Ministerio del Medio Ambiente, que Aprueba Reglamento de Entidades Técnicas de Fiscalización Ambiental de la Superintendencia del Medio Ambiente. En particular deberá –entre otros– cumplir con los requisitos del artículo 3 de dicho decreto y realizar la solicitud de autorización ante la SMA. Cabe señalar además que las ETFA estarán sometidas a la vigilancia de la SMA para verificar el cumplimiento de los requisitos, obligaciones y exigencias establecidas en la Ley y el Reglamento que las regula.</p>

30000405 VTA



**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

49	Antonio Marzano, Colegio de Ingenieros en Acústica A. G.	16-01-2016	<ul style="list-style-type: none"> • Debe considerarse además el rol que desempeñarían las Entidades Técnicas de Fiscalización Ambiental (ETFA). En efecto, si el regulador tiene la preocupación de resguardar y cuidar la capacidad de fiscalización que tiene hoy en día dicha Superintendencia, se considera relevante el hecho de que la especialidad de acústica, así como las empresas relacionadas con el rubro no puedan participar en la fiscalización de esta norma como dichas entidades, así como está planteado el anteproyecto de la norma. • Al respecto se solicita que se respete el ordenamiento jurídico y que la fiscalización de una norma ambiental como instrumento de gestión ambiental sea de parte de dicha Superintendencia para que sea ella la que determine, al fin y al cabo, cómo ejerce dicha facultad, si mediante encomendación de acciones o mediante subprogramas de fiscalización ambiental con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o bien mediante la institucionalidad de las ETFAs. 	<p>En relación a la fiscalización de la norma, informamos que de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 20.417, "Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente", corresponde a la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) la fiscalización del contenido de las normas de emisión, sin perjuicio de las competencias que tengan los organismos sectoriales en cada una de las materias que se regulan (en este caso las competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).</p>
49	Antonio Marzano, Colegio de Ingenieros en Acústica A. G.	16-01-2016	<ul style="list-style-type: none"> • Respecto de la estructura de sanción, los antecedentes disponibles en el proceso de discusión se advierte que la infracción a esta normativa recaerá en los Juzgados de Policía Local. Una vez más no se entiende cómo una norma de emisión según la ley 19300, modificada por la ley 20417, es sancionada por un Juzgado de Policía Local. Resulta del todo contradictorio además que uno de los argumentos esgrimidos por el legislador (Congreso Nacional) en la discusión de la nueva institucionalidad ambiental sean las bajas multas que se han tenido por incumplimientos de regulaciones de carácter ambiental en el pasado. Por ello, se entregó a la nueva autoridad ambiental atribuciones de mayores multas para dotar de herramientas más poderosas a la hora de disuadir conductas que atenten contra el medio ambiente. Con ello, se pone en relevancia el hecho de que el no cumplimiento de las normas como las de emisión podrían tener multas más elevadas de las que se tenían con la anterior institucionalidad. 	

**INFORME CONSOLIDADO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS
ANTEPROYECTO DE REVISIÓN DE LA NORMA DE EMISIÓN DE RUIDO
PARA BUSES DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA URBANA Y RURAL (DS N° 129/2016 DEL MTT).
ETAPA DE CONSULTA PÚBLICA 20-12-2015 al 16-03-2016**

		<ul style="list-style-type: none"> • Por consiguiente no resulta claro el hecho que, aun cuando la ley estableció un marco regulatorio e institucional distinto para las normas de emisión como la analizada, aun se mantenga lo que la propia ley de medio ambiente, en su proceso de discusión, esgrimíó como necesario de mejorar, esto es, dotar de un órgano sancionador con herramientas más eficaces y eficientes, con mayores multas y atribuciones. • Con todo, sancionar una norma de emisión ambiental por arte de los Juzgados de Policía Local no solo vulnera un principio clave en la discusión de la ley, sino que además debilita tal acción fiscalizadora de dicha norma, toda vez que las multas establecidas por dichos Juzgados son de muy poco monto, lo que de ninguna manera será un incentivo al cumplimiento. • En consecuencia, no solo se plantea eliminar la fiscalización o el control en la vía pública sino que además la sanción o multas que se establecen son muy débiles, lo que sin lugar a dudas para el Colegio de Ingenieros en Acústica es un retroceso y de ninguna manera puede considerarse una mejora en la norma que se analiza. • Con todo, se considera clave el hecho que se mantenga la fiscalización o control en vía pública. Que la fiscalización recaiga en la Superintendencia del Medio Ambiente. Que esta Superintendencia establezca programas o subprogramas de fiscalización con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y que sea éste el que mediante la licitación de las PRT clase A instaura un sistema de control y sanción. Al fin y al cabo, no cumplir una norma ambiental en una revisión técnica como de gases, material particulado y ruido sólo da como resultado la no emisión del Certificado de Revisión Técnica, cosa distinta es cuando se incumple ya en funcionamiento o recorrido, esto es en los controles en la vía pública, cuya sanción sería una multa en caso de reincidencia. 	
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

000406 VTA