



**Consolidado de Respuestas a Consultas Ciudadanas
al Anteproyecto de modificación de entrada en
vigencia de las exigencias de los artículos 6° y 7° del
decreto supremo N° 38, de 2020, del Ministerio del
Medio Ambiente, que establece norma de emisión
para grupos electrógenos**

**Proceso de Consulta ciudadana desarrollado desde el
30 de mayo al 03 de julio de 2025**

Elaborado por el Ministerio del Medio Ambiente:

Departamento de Planes y Normas, División Calidad del Aire

Departamento de Economía Ambiental, División de Información y Economía Ambiental

Departamento de Legislación y Regulación Ambiental, División Jurídica

I. INTRODUCCIÓN

El Anteproyecto de revisión de la Norma de emisión para fundiciones de cobre y fuentes emisoras de arsénico, se aprueba mediante la Resolución Exenta N° 6.429, de 19 de noviembre de 2024, y fue publicada en el Diario Oficial día 23 de noviembre de 2024 y el 25 del mismo mes en un Diario de circulación nacional.

Consecuentemente, el periodo de consulta ciudadana, que comprende un plazo de 60 días hábiles, se desarrolló desde el 25 de noviembre al 19 de febrero de 2025. Durante ese periodo, cualquier persona, natural o jurídica, pudo formular observaciones acompañadas de los antecedentes en que se sustentan, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 38 de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, que aprueba el Reglamento para la dictación de normas de calidad ambiental y de emisión.

Las observaciones recibidas en la Consulta ciudadana a través de todos los canales formales establecidos del Ministerio del Medio Ambiente, fueron sistematizadas, ponderadas según su pertinencia y fue elaborada la respectiva respuesta por el Ministerio del Medio Ambiente.

II. QUIÉNES REALIZARON OBSERVACIONES

Se realizaron un total de 16 observaciones, de las cuales 2 corresponden a personas naturales y 14 personas jurídicas. El detalle de los observantes se presenta a continuación:

Personas Naturales

- Roberto Muñoz Lasanta
- Andrés Jeremías Juan Nelson Palma Correa

Organizaciones con personalidad jurídica

- Kevin Brown
- Cristian Humberto Del Favero Braun, en representación de DETROIR SA
- Emaresa SA, Ingenieros y representaciones SA
- GRUPO DE EMPRESAS IMPORTADORAS DE MOTORES Y GRUPOS ELECTROGENOS
- LUREYE
- Arriendos y Servicios Tirreau y Cía. Ltda.
- Hernán Patricio Zárate Hervera, en representación de "Engines Manufacturer Association"

III. RESPUESTAS A LAS CONSULTAS DE LA CIUDADANÍA

Nombre	Observación	Respuesta a Observaciones
Palma Correa, Andrés Jeremías Juan Nelson	Junto con saludar, les escribo para realizar dos consultas específicas en relación con la Resolución Exenta N° 3175 publicada recientemente: ¿La nueva fecha de entrada en vigencia de la etapa 2 del Decreto Supremo N° 38/2020 ya es definitiva al 15 de septiembre de 2027, o sigue siendo la fecha original de 2025 hasta que se cierre el proceso de consulta ciudadana? En caso de que la fecha aún no sea definitiva, ¿cuándo se tendrá certeza oficial sobre la nueva vigencia?	<p>Muchas Gracias por su observación. Al respecto, se informa que en el proyecto definitivo actualmente en tramitación se ha propuesto ampliar el plazo de entrada en vigencia de los artículos 6° y 7° del D.S. N° 38/2020 hasta el 15 de septiembre de 2028. Esta modificación busca resguardar la adecuada implementación del instrumento normativo, otorgando certeza jurídica y técnica tanto a los sujetos regulados como a los organismos fiscalizadores.</p> <p>El plazo propuesto considera los tiempos requeridos para llevar a cabo una revisión integral de la norma, conforme a las etapas establecidas en el nuevo Reglamento para la dictación de normas ambientales (D.S. N° 6/2024 del MMA), cuyo proceso completo puede demorar entre 2 años y 2 meses y hasta 4 años y 5 meses.</p> <p>No obstante, se aclara que dicha nueva fecha aún no tiene carácter definitivo, ya que su entrada en vigencia está sujeta a la finalización del procedimiento de modificación reglamentaria, el cual incluye, entre otras etapas, el proceso de consulta pública y la posterior toma de razón por parte de la Contraloría General de la República. En consecuencia, mientras no se publique en el Diario Oficial el decreto que modifica el D.S. N° 38/2020, se mantiene vigente la fecha de entrada en vigencia actualmente establecida en el artículo primero transitorio del decreto original.</p> <p>En este sentido, se espera concluir el proceso normativo antes del 15 de septiembre de 2025. Sin embargo, de no concretarse la modificación antes de dicha fecha, deberá cumplirse con las disposiciones actualmente vigentes del D.S. N° 38/2020.</p>
Servicios Tirreau, Arriendos y Servicios Tirreau y Cía. Ltda.	Con relación a Anteproyecto del 30-05-25, aplazamiento entrada en vigencia DS38, artículos 6 y 7, tiene 23 días hábiles para recibir consultas, observaciones, u otros. Cuanto tiempo tardará la Definición/Resolución? Si la Definición supera fecha de Septiembre 2025, podremos continuar importando de acuerdo a artículos 4 y 5, o se deberá cumplir artículos 6 y 7?.	<p>Muchas Gracias por su observación. Al respecto, se informa que en el proyecto definitivo actualmente en tramitación se ha propuesto ampliar el plazo de entrada en vigencia de los artículos 6° y 7° del D.S. N° 38/2020 hasta el 15 de septiembre de 2028. Esta modificación busca resguardar la adecuada implementación del instrumento normativo, otorgando certeza jurídica y técnica tanto a los sujetos regulados como a los organismos fiscalizadores.</p> <p>El plazo propuesto considera los tiempos requeridos para llevar a cabo una revisión integral de la norma, conforme a las etapas establecidas en el nuevo Reglamento para la dictación de normas ambientales (D.S. N° 6/2024 del MMA), cuyo proceso completo puede demorar entre 2 años y 2 meses y hasta 4 años y 5 meses.</p> <p>No obstante, se aclara que dicha nueva fecha aún no tiene carácter definitivo, ya que su entrada en vigencia está sujeta a la finalización del procedimiento de modificación reglamentaria, el cual incluye, entre otras etapas, el proceso de consulta pública y la posterior toma de razón por parte de la Contraloría General de la República. En consecuencia, mientras no se publique en el Diario Oficial el decreto que modifica el D.S. N° 38/2020, se mantiene vigente la fecha de entrada en vigencia actualmente establecida en el</p>

Nombre	Observación	Respuesta a Observaciones
		<p>artículo primero transitorio del decreto original.</p> <p>En este sentido, se espera concluir el proceso normativo antes del 15 de septiembre de 2025. Sin embargo, de no concretarse la modificación antes de dicha fecha, deberá cumplirse con las disposiciones actualmente vigentes del D.S. N° 38/2020.</p>
Muñoz Lasanta, Roberto	<p>Considerando que la modificación a la norma incluye un sistema de abatimiento de contaminantes o post tratamiento que necesariamente incluya insumos que serán clave para el éxito en la gestión en disminuir el MP fino (pm_{2,5}), sería prudente incluir las calidades o especificaciones mínimas exigibles a la urea líquida (AdBlue) para el consumo en grupos electrógenos iguales o mayores a 130kw potencia de emergencia. Así se podrá desarrollar correctamente productos, empaques, cadena de distribución, proveedores etc para este tipo de clientes.</p>	<p>Se agradece la observación formulada. Al respecto, se informa que la modificación actualmente en tramitación tiene como único objetivo el aplazamiento de la entrada en vigencia de la segunda etapa del Decreto Supremo N° 38/2020, originalmente prevista para el 15 de septiembre de 2025. Este aplazamiento tiene como finalidad habilitar un plazo suficiente para llevar a cabo una revisión integral y técnicamente fundamentada de la norma de emisión.</p> <p>En ese contexto, la inquietud planteada es plenamente válida y será considerada en el proceso de revisión más profundo de la normativa.</p>
	<p>La norma (el reglamento) debería recoger o indicar cuáles son todas las tecnologías que cumplen con el estándar ambiental de emisiones que será exigible, que además están disponibles en el mercado en Chile. La discusión pareciera estar centrada solo en motores de combustión interna solo alimentados con Petróleo Diesel. Los fabricantes de motores en el mundo han desarrollado tecnologías (motores) como GLP por ejemplo, quizá menos desarrollados con GNC pero son tan válidos o podrían ser tan válidos como el Post tratamiento para motores diesel. La recomendación es indicar cuáles otras tecnologías alternativas al Diesel si cumplen o cumplirían con los estándares de emisión exigibles y ampliar la mirada que estamos haciendo solo al diesel, como también conversión de motores diesel a GLP o GN o GNC incluso.</p>	<p>Gracias por su observación. Al respecto informo que esta será considerada para la revisión más detallada y formal de la normativa, donde serán abordadas las problemáticas indicadas en el anteproyecto.</p>
GRUPO DE EMPRESAS IMPORTADORAS DE MOTORES Y GRUPOS ELECTROGENOS	<p>Confirmo que apoyamos el anteproyecto en consulta, sin embargo la extensión de 24 meses es muy reducida para los pocos fabricantes de motores especiales Tier4/StageIV y la logística que requiere ocupará plazos mayores desde 12 a 18 meses y más para potencias muy altas, esto significa que edificios comerciales destinados a oficinas, clínicas, Hospitales, operaciones industriales y mineras, que ocupan equipos sobre 130 kW, tendrán que hacer la definición de compra este año para asegurar la importación antes del 15/Septiembre de 2027, y los compradores que demandan estos equipos no toman la decisión de compra 18 meses antes, por lo anterior, solicitamos extender la norma a 48 o 60 meses, eso nos da tiempo suficiente para intervenir la norma actual el próximo año cuando se abra para discusión, y hacer las modificaciones requeridas principalmente para equipos de emergencia, y las formas de fiscalización.</p>	<p>Muchas gracias por su observación y el respaldo manifestado al anteproyecto en consulta.</p> <p>Respecto a su inquietud, se informa que si bien el anteproyecto proponía un aplazamiento de 24 meses, en el proyecto definitivo actualmente en tramitación se ha ampliado dicho plazo a 36 meses, estableciendo como nueva fecha de entrada en vigencia de los artículos 6° y 7° del D.S. N°38/2020 el 15 de septiembre de 2028. Esta modificación busca otorgar un plazo suficiente para revisar de forma integral la norma y facilitar su adecuada implementación.</p> <p>El nuevo plazo considera los tiempos establecidos en el Reglamento para la dictación de normas ambientales (D.S. N°6/2024 del MMA), cuyo proceso completo puede extenderse hasta 4 años y 5 meses.</p> <p>En ese contexto, se destaca que el objetivo de la modificación actualmente en tramitación es únicamente el aplazamiento del plazo de entrada en vigencia. Por lo tanto, su observación será considerada en el proceso de revisión integral futura, especialmente en lo relativo a tecnologías disponibles, equipos de emergencia y mecanismos de fiscalización.</p>

Nombre	Observación	Respuesta a Observaciones
	Extender la vigencia hasta el 2030.	<p>Muchas gracias por su observación y el respaldo manifestado al anteproyecto en consulta.</p> <p>Respecto a su inquietud, se informa que si bien el anteproyecto proponía un aplazamiento de 24 meses, en el proyecto definitivo actualmente en tramitación se ha ampliado dicho plazo a 36 meses, estableciendo como nueva fecha de entrada en vigencia de los artículos 6° y 7° del D.S. N°38/2020 el 15 de septiembre de 2028. Esta modificación busca otorgar un plazo suficiente para revisar de forma integral la norma y facilitar su adecuada implementación.</p> <p>El nuevo plazo considera los tiempos establecidos en el Reglamento para la dictación de normas ambientales (D.S. N°6/2024 del MMA), cuyo proceso completo puede extenderse hasta 4 años y 5 meses.</p>
Brown, Kevin	<p>MECA considera que el retraso propuesto de dos años para la entrada en vigor de los Artículos 6 y 7 no es necesario, dado que las normas han demostrado ser técnicamente viables con base en la tecnología comercialmente disponible y su rendimiento en uso. De hecho, las tecnologías de control de emisiones, como los catalizadores de oxidación diésel (DOC), los filtros de partículas (DPF) y los sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR), llevan más de tres décadas disponibles comercialmente para reducir PM10, NOx y contaminantes atmosféricos peligrosos (HAP) en una amplia gama de motores estacionarios, incluidos los motores de emergencia. Antes de la implementación de las normas Tier 4, los miembros de MECA ofrecían estas tecnologías como sistemas de actualización, como se muestra en los dos ejemplos a continuación. Nuestra industria cuenta con una amplia experiencia en la integración de DPF y catalizadores SCR con estrategias de dosificación de amoníaco o urea en motores estacionarios y ha suministrado estas soluciones de postratamiento en respuesta a los requisitos regulatorios globales.</p>	<p>Se agradece la observación y valoramos especialmente la evidencia técnica aportada. No obstante, se informa que la modificación actualmente en tramitación tiene como único objetivo aplazar la entrada en vigencia de los artículos 6° y 7° del D.S. N° 38/2020. Esta decisión responde a la necesidad de contar con un plazo adecuado para realizar una revisión integral del instrumento normativo, conforme a las etapas establecidas en el nuevo Reglamento para la dictación de normas ambientales (D.S. N° 6/2024 del MMA), el cual prevé plazos totales de hasta 53 meses para completar dicho proceso.</p> <p>Si bien se reconoce que existen tecnologías probadas a nivel internacional para cumplir con los límites propuestos en la etapa 2 de la norma, el proceso de consulta ciudadana evidenció una serie de dificultades operativas, logísticas, regulatorias y de fiscalización en su aplicación efectiva en el contexto nacional, particularmente en lo relativo a motores de emergencia, tiempos de adquisición, condiciones de uso y disponibilidad local de equipos y componentes.</p> <p>En ese contexto, su observación será considerada como un antecedente relevante en el proceso de revisión profunda del D.S. N°38/2020 que se desarrollará durante el período habilitado por esta modificación.</p>

Nombre	Observación	Respuesta a Observaciones
	<p>Viabilidad de las tecnologías de control de emisiones para motores diésel estacionarios existentes de potencia superior e inferior a 560 kW.</p> <p>Nuestros miembros llevan décadas comercializando controles de emisiones de escape para reducir las emisiones de motores diésel estacionarios en uso de potencia superior e inferior a 560 kW. Esto incluye numerosas instalaciones documentadas en todo Estados Unidos.</p> <p>La experiencia de nuestros miembros indica que las instalaciones más nuevas (comúnmente grupos electrógenos en instalaciones industriales y centros de datos) emplean cada vez más bancos de carga dedicados in situ para realizar pruebas de motores de reserva de emergencia y garantizar su disponibilidad para operar en condiciones de plena carga. Esta práctica produce temperaturas de escape que también garantizan el mantenimiento y la disponibilidad operativa de emergencia de los controles de emisiones DPF y SCR, así como su capacidad para seguir cumpliendo con los límites de emisiones certificados. Una parte importante del mantenimiento preventivo y las pruebas rutinarias incluye el examen de fluidos como el combustible diésel, el aceite de motor, el refrigerante y el fluido de escape diésel (DEF). El DEF (un material no peligroso, no tóxico y no inflamable que no representa ningún riesgo grave para la salud de las personas) es un componente vital en los motores actuales equipados con SCR. Su manejo es seguro y sus requisitos de almacenamiento son idénticos a los del combustible diésel.</p> <p>Comercializado en envases con código de fecha, el DEF tiene una vida útil de hasta dos años cuando se almacena en condiciones óptimas (entre 12 °F y 86 °F), un período similar a la vida útil del combustible diésel actual. La inspección, el ciclo y el uso del combustible diésel y el DEF forman parte del mantenimiento y la gestión rutinarios de los motores de potencia principal y de emergencia. También es común que los sistemas SCR en motores de más de 560 kW empleen sistemas de inyección de urea asistida por aire, capaces de limpiar el DEF del inyector y evitar la formación de depósitos y obstrucciones.</p>	<p>Se agradece la observación y valoramos especialmente la evidencia técnica aportada. No obstante, se informa que la modificación actualmente en tramitación tiene como único objetivo aplazar la entrada en vigencia de los artículos 6° y 7° del D.S. N° 38/2020. Esta decisión responde a la necesidad de contar con un plazo adecuado para realizar una revisión integral del instrumento normativo, conforme a las etapas establecidas en el nuevo Reglamento para la dictación de normas ambientales (D.S. N° 6/2024 del MMA), el cual prevé plazos totales de hasta 53 meses para completar dicho proceso.</p> <p>Si bien se reconoce que existen tecnologías probadas a nivel internacional para cumplir con los límites propuestos en la etapa 2 de la norma, el proceso de consulta ciudadana evidenció una serie de dificultades operativas, logísticas, regulatorias y de fiscalización en su aplicación efectiva en el contexto nacional, particularmente en lo relativo a motores de emergencia, tiempos de adquisición, condiciones de uso y disponibilidad local de equipos y componentes.</p> <p>En ese contexto, su observación será considerada como un antecedente relevante en el proceso de revisión profunda del D.S. N°38/2020 que se desarrollará durante el período habilitado por esta modificación.</p>

Nombre	Observación	Respuesta a Observaciones
	<p>Experiencia a largo plazo con la aplicación de sistemas DPF y SCR en motores diésel estacionarios existentes Varias empresas miembros de MECA tienen experiencia en la aplicación de sistemas DPF y SCR en motores diésel estacionarios, incluyendo aplicaciones exitosas desde motores de tan solo 25 hp hasta motores de emergencia o de potencia continua de gran tamaño que producen varios megavatios de potencia. Esta experiencia incluye sistemas DPF de regeneración pasiva y activa. A continuación, se presentan dos ejemplos anteriores de la aplicación de sistemas de control de emisiones DPF + SCR instalados en motores diésel estacionarios, lo que demuestra que esta tecnología es reconocida y de eficacia comprobada.</p> <p>En julio de 2007, Janssen Ortho, una subsidiaria de Johnson & Johnson, ubicada en Gurabo, Puerto Rico, instaló sistemas DPF+SCR en tres motores Cummins KTTA50-G2 de 2220 hp. Motores (aproximadamente 0,2 g/bhp-h de PM). Los motores se utilizan para proporcionar energía de respaldo en caso de emergencia a sus instalaciones de I+D y fabricación farmacéutica. A pesar del espacio limitado alrededor de los motores, la empresa y el proveedor de tecnología de control de emisiones colaboraron para lograr una solución compacta y eficiente: un diseño de plataforma que permitió instalar todos los equipos de control de emisiones por encima de los motores. Los sistemas DPF+SCR logran reducciones de PM de más del 90 % y de NOx del 91 % al 92 %.</p> <p>En septiembre de 2003, la estación de esquí Snow Summit en Big Bear Lake, California, instaló sistemas DPF+SCR en dos grandes motores estacionarios. Los dos motores son diésel Cummins QSK78-G6 (0,2 g/bhp-h de partículas en suspensión), que alimentan dos generadores de 2 MW durante la temporada anual de esquí. Los generadores se utilizan para operar equipos de innivación y otros equipos auxiliares durante la temporada anual de esquí. Los resultados de las pruebas de origen mostraron reducciones de partículas en suspensión superiores al 90 % y de NOx superiores al 94 %.</p>	<p>Se agradece la observación y valoramos especialmente la evidencia técnica aportada. No obstante, se informa que la modificación actualmente en tramitación tiene como único objetivo aplazar la entrada en vigencia de los artículos 6° y 7° del D.S. N° 38/2020. Esta decisión responde a la necesidad de contar con un plazo adecuado para realizar una revisión integral del instrumento normativo, conforme a las etapas establecidas en el nuevo Reglamento para la dictación de normas ambientales (D.S. N° 6/2024 del MMA), el cual prevé plazos totales de hasta 53 meses para completar dicho proceso.</p> <p>Si bien se reconoce que existen tecnologías probadas a nivel internacional para cumplir con los límites propuestos en la etapa 2 de la norma, el proceso de consulta ciudadana evidenció una serie de dificultades operativas, logísticas, regulatorias y de fiscalización en su aplicación efectiva en el contexto nacional, particularmente en lo relativo a motores de emergencia, tiempos de adquisición, condiciones de uso y disponibilidad local de equipos y componentes.</p> <p>En ese contexto, su observación será considerada como un antecedente relevante en el proceso de revisión profunda del D.S. N°38/2020 que se desarrollará durante el período habilitado por esta modificación.</p>
	<p>MECA felicita al Ministerio del Medio Ambiente por la importante medida adoptada para reducir las emisiones de los nuevos grupos electrógenos de energía primaria y de emergencia, y proteger la salud de las comunidades afectadas en todo Chile. MECA y sus empresas miembro insisten en que el retraso propuesto de dos años es innecesario y que la implementación debe continuar, según lo previsto originalmente, el 15 de septiembre de 2025</p>	<p>Se agradece la observación y valoramos especialmente la evidencia técnica aportada. No obstante, se informa que la modificación actualmente en tramitación tiene como único objetivo aplazar la entrada en vigencia de los artículos 6° y 7° del D.S. N° 38/2020. Esta decisión responde a la necesidad de contar con un plazo adecuado para realizar una revisión integral del instrumento normativo, conforme a las etapas establecidas en el nuevo Reglamento para la dictación de normas ambientales (D.S. N° 6/2024 del MMA), el cual prevé plazos totales de hasta 53 meses para completar dicho proceso.</p> <p>Si bien se reconoce que existen tecnologías probadas a nivel internacional para cumplir con los límites propuestos en la etapa 2 de la norma, el proceso de consulta ciudadana evidenció una serie de dificultades operativas, logísticas, regulatorias y de fiscalización en su aplicación efectiva en el contexto nacional, particularmente en lo relativo a motores de emergencia, tiempos de adquisición, condiciones de uso y disponibilidad local de equipos y componentes.</p>

Nombre	Observación	Respuesta a Observaciones
		<p>En ese contexto, su observación será considerada como un antecedente relevante en el proceso de revisión profunda del D.S. N°38/2020 que se desarrollará durante el período habilitado por esta modificación.</p>
LUREYE, EMPRESAS LUREYE	<p>Durante los últimos dos años, hemos llevado a cabo una investigación exhaustiva, que incluyó visitas a los principales fabricantes de grupos electrógenos, así como a proveedores de sistemas de post-tratamiento en Europa y China. Como resultado de este trabajo, concluimos que actualmente no existe una tecnología confiable y sostenible que asegure el correcto funcionamiento de los sistemas de abatimiento de emisiones en este tipo de equipos. Por esta razón, estamos de acuerdo en aplazar la entrada en vigencia de los artículos 6 y 7 del Decreto Supremo N.º 38, hasta que se disponga de soluciones técnicas validadas y aplicables en el contexto nacional.</p> <p>Estamos plenamente a disposición del Ministerio para compartir toda la experiencia y conocimientos adquiridos en este proceso. Hemos visitado fabricantes de motores diésel y grupos electrógenos, asistido a ferias internacionales, como la reciente Bauma en Alemania, y también adquirido sistemas de post-tratamiento, con el fin de realizar ensayos locales y comprender en profundidad el funcionamiento y las limitaciones de estas tecnologías.</p> <p>Consideramos que estas soluciones aún se encuentran en una fase de desarrollo y perfeccionamiento, y que su elevada complejidad tecnológica las convierte en opciones de implementación con un alto nivel de riesgo y en consecuencia la pérdida de la confiabilidad operativa del Grupo Electrónico. Posiblemente este proceso de evolución tecnológica sea el origen de los largos plazos de entrega para estas soluciones, los que pueden llegar fácilmente hasta un año.</p> <p>Es fundamental considerar las condiciones particulares de aplicación en Chile, así como el impacto directo que esto podría tener no solo en sectores productivos estratégicos, como la minería y la acuicultura entre otros, sino también en ámbitos donde la continuidad del suministro energético debe ser absolutamente confiable, como centros de salud, data centers y obras viales críticas.</p>	<p>Gracias por su observación. Valoramos profundamente la disposición expresada para colaborar con el Ministerio compartiendo la experiencia y evidencia técnica recabada, la que será especialmente útil en el proceso de revisión futura del D.S. N° 38/2020. Dicho proceso permitirá evaluar alternativas normativas, condiciones de excepción o tratamientos diferenciados según tipo de aplicación, potencia y nivel de uso.</p>

Nombre	Observación	Respuesta a Observaciones
Zárate Hervera, Hernán Patricio en representación de "Engines Manufacturer Association"	<p>Agradezco la oportunidad de opinar respecto a este proceso normativo. Comparto plenamente la postergación de la entrada en vigencia de los artículos 6 y 7 del DS-38 que regula las emisiones de grupos electrógenos. Existen muchos argumentos que supongo fundamentaran los representantes de grupos electrógenos. Sin embargo quiero exponer un punto diferente que me pareció interesante : El estudio donde se apoyó la norma (Análisis General de Impacto Económico y Social ; AGIES del 2 de diciembre del año 2006 elaborado por el señor Enrrique Calfucura) ; no consideró en su análisis, los sistemas de postratamiento de gases SCR para la reducción de NOx. El principal contaminante que está trayendo serias complicaciones para cumplir con los artículos en cuestion. Filtros muy complejos , de altísimo costo que requieren de personal calificado (preparado) para su operación. Filtros que inyectan urea (han ocurrido derrames de este químico) a la línea de gases de escape. suceptibles de fallas y que requieren de mantenciones rigurosas. Cabe comentar que hoy, estos filtros están trayendo problemas a los usuarios de vehiculos particulares. Para concluir, considero importante revisar el concepto como clasifica un grupo electrógeno el DS-38. Mi opinión, es que debe ser en función de la aplicación y no de la potencia según el regimen de trabajo como lo informan los fabricante de los motores : conforme a la norma ISO 8528-01. Son conceptos diferentes para lo que persigue la norma. Todos los grupos electrógenos funcionan bajo una condición de emergencia o en ausencia de la red pública en zonas rurales. En otras palabras, conforme a la aplicación, todos los G.E. se encuentran en stand-by esperando una emergencia eléctrica. La única aplicación donde un grupo electrógeno no funciona en una condición de emergencia es cogenerando con la red . Por ejemplo para cortar punta. Que, incluso bajo esa condición, puede estar operando en una situación de emergencia frente a un sobre consumo sectorial para estabilizar el voltaje. No resulta lógico para un industrial, empresario, resinto hospitalario, de telecomunicación , minero ,... generar energía eléctrica con un grupo electrógeno teniendo red pública, siendo el costo más alto generar con un G.E. (Más detalles y fundamentación en el adjunto)</p>	<p>Gracias por el apoyo al desarrollo del anteproyecto, como Ministerio es importante que actores claves como ustedes participen y puedan entregar la experiencia que tienen en este rubro.</p>
Del Favero Braun, Cristian Humberto en representación de DETROIR SA	<p>Estimados mi nombre es Cristián Del Favero trabajo en Detroit S.A. empresa que representa a Rolls Royce que forma parte de la organización EMA "Engines Manufacturer Association". Me solicitaron agregar esta observación a nombre de EMA. "La Asociación de Fabricantes de Camiones y Motores (EMA) y sus empresas miembros - productores y proveedores de motores y equipos de generación de energía en Chile - apoyan el retraso en la entrada en vigencia de la norma propuesto por el MMA de Chile a los límites de los artículos 6 y 7 para los grupos electrógenos del decreto en cuestión. EMA confirma específicamente los problemas identificados en los Artículos 7(i) y 7(iii). El retraso dará tiempo para considerar el perfeccionamiento para abordar estas preocupaciones". También adjuntamos una carta y referencias técnicas que apoyan esta modificación a la norma. (Más detalles y fundamentación en el adjunto)</p>	<p>Gracias por el apoyo al desarrollo del anteproyecto, como Ministerio es importante que actores claves como ustedes participen y puedan entregar la experiencia que tienen en este rubro.</p>

Nombre	Observación	Respuesta a Observaciones
	En particular nos gustaría confirmar los problemas expuestos en los puntos 7(i) y 7 (iii)	Gracias por participar en este proceso.
Emaresa SA, Emaresa Ingenieros y representaciones SA	En relación al ANTEPROYECTO RESOLUCIÓN EXENTA N°: 03175/2025, QUE EXTIENDE PLAZO DE LA ENTRADA EN VIGENCIA LA NORMA DE EMISIONES PARA GRUPOS ELECTROGENOS DE LAS TABLAS N°6 Y N°7 DEL DS 38/2020.- Como empresa Emaresa Ingenieros y representaciones SA queremos formalizar nuestra definición respecto al asunto antes señalado. Rechazamos la extensión del plazo de la entrada en vigor de la norma de emisiones propuesta en el anteproyecto de resolución exenta N°03175/2025 para grupos electrógenos. Nuestra definición se basa principalmente en los siguientes puntos: I- Consideramos que el plazo original de 24 meses fue suficiente para que la industria en Chile se haya preparado. II- A nivel de fabricantes en el mundo existe la disponibilidad motores que cumplen la normativa. III- Si bien la normativa es perfectible, consideramos que se debe avanzar de una vez con la entrada en vigor de la normativa. Emaresa es una empresa con más de 50 años de experiencia en Chile, somos representantes de importantes marcas de Grupos Electrógenos. Quedamos atentos y disponibles para lo que se requiera.	Gracias por su observación. Al respecto informar que esta será considerada para la revisión más detallada y formal de la normativa, donde serán abordadas las problemáticas indicadas en el anteproyecto.
GRUPO DE EMPRESAS IMPORTADORAS DE MOTORES Y GRUPOS ELECTROGENOS	Por medio de la presente, agradecemos la oportunidad que se nos brinda para informar a ustedes el resultado de la consulta de aprobación o rechazo del anteproyecto, como resultado de la reunión sostenida el pasado 06 de Junio de 2025, donde se presentó el anteproyecto ante los principales actores del rubro Grupos Electrógenos entre importadores de equipos terminados y fabricantes de motores, con una asistencia de 29 personas, en representación on line de 13 empresas, quedando ausentes otras 7 empresas que sus representantes no pudieron asistir. De acuerdo con lo sostenido en la reunión, y quienes abajo suscriben declaramos lo siguiente; a. Confirmamos nuestro apoyo a las gestiones de nuestra autoridad medioambiental y nuestro compromiso en el cuidado del medioambiente y su sostenibilidad. b. Confirmamos que, de acuerdo con la votación en la última reunión sostenida por las empresas importadores, ha sido unánime la aprobación del proyecto de ampliación de la entrada en vigencia de la norma de emisiones para las Tablas N°6 y N°7 hasta el 15 de Septiembre de 2027. Agradecemos nuevamente darnos la oportunidad de responder a la consulta pública, y expresar nuestra opinión como empresas del rubro afectado.	Gracias por el apoyo al desarrollo del anteproyecto, como Ministerio es importante que actores claves como ustedes participen y puedan entregar la experiencia que tienen en este rubro.