



MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
CONSEJO CONSULTIVO NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE
ACTA SESIÓN ORDINARIA N°3/2022

Siendo las 16:00 horas del día 1 de agosto 2022, según citación, se da inicio a la Tercera Sesión Ordinaria del Consejo Consultivo del Ministerio del Medio Ambiente del año 2022, presidida por la ministra del Medio Ambiente Sra. Maisa Rojas Corradi, en plataforma electrónica Zoom habilitada al efecto.

1. INTEGRANTES ASISTENTES

Asisten por medios remotos, los siguientes consejeros:

1. Camila Boettiger Philipps, Centros de Investigación Académica.
2. Mauricio Osses, Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas (CRUCH)
3. Paulina Riquelme, representante de la Confederación de la Producción y del Comercio (CPC)
4. Javier Simonetti, Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas (CRUCH).
5. Macarena Guajardo, representando a la Sociedad Civil a través de Fundación Basura.
6. Jorge Cáceres, Director del Centro de Medio Ambiente y Energía de la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA)C

Participan Presencialmente en dependencias del Ministerio del Medio Ambiente

1. Maisa Rojas Corradi, ministra del Medio Ambiente
2. Pedro Glatz Brahm, Gabinete de la ministra del Medio Ambiente.
3. Cristian Tolvett, jefe del Departamento de Planes y Normas de la División de Calidad del Aire.
4. Nancy Manriquez, profesional de División Calidad del Aire del Ministerio del Medio Ambiente (MMA).
5. Carla Gallardo, Coordinadora Evaluación de Políticas Públicas- Departamento de Economía Ambiental del Ministerio del Medio Ambiente (MMA)

Con la asistencia de seis consejeros se cumple con el quorum para sesionar, conforme a lo establecido en el artículo 11 del D.S. 25/2011 del Ministerio del Medio Ambiente.

2. REGISTRO DE LA SESIÓN

Se deja constancia que conforme a lo dispuesto en el artículo 11, 13 y 14 del D.S. 25/2011 del Ministerio del Medio Ambiente, la reunión se realizó mediante zoom y que se procedió a dejar registro audiovisual de todos los temas tratados e intervenciones realizadas, disponible en el siguiente enlace, que tendrá el carácter de oficial respecto de las intervenciones de cada integrante del Consejo Consultivo Nacional del Medio Ambiente:

[Consejo Consultivo Nacional – MMA](#)



3. ORDEN DEL DÍA

La Sra., Maisa Rojas Corradi, ministra del Medio Ambiente, inicia la sesión dando la bienvenida y agradeciendo la participación de cada uno de los consejeros. Indica que solo existe un tema en tabla: la revisión de la norma de emisión aplicable a vehículos motorizados pesados.

3.1. REVISIÓN NORMA DE EMISIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS (D.S. 55/1994 MTT)

La funcionaria de la División de Calidad del Aire del MMA, Nancy Manriquez, inicia presentación sobre Norma de emisión de vehículos pesados. Indica que es la última categoría vehicular que nos faltaba normar con estándares de emisión equivalentes a los establecidos en Europa y EE. UU. Es un avance importante ir hacia estándares más exigentes en esta categoría vehicular.

Es una norma que ingresa a vehículos nuevos que ingresan al parque, al país. No es una norma retroactiva. Aplica a vehículos pesados con peso vehicular igual o superior a 3860 kg, es decir aplica a buses y camiones que ingresen al país a partir de la vigencia de la norma, con excepción de los buses de transporte Público de la región metropolitana (que tienen otra regulación aplicable). Se espera que, con esta norma, el aumento del parque se traduzca en el mediano y largo plazo en una reducción de las emisiones.

Contexto:

Como contexto, los vehículos pesados usan principalmente diésel como combustible, generando principalmente emisiones de material particulado y óxidos de nitrógeno que afectan la salud de la población. Una fracción importante del material particulado emitido corresponde a carbono negro y este tiene efectos significativos en el cambio climático. Por eso Chile comprometió una meta de reducción de emisiones del 25% al 2030 de acuerdo con la NDC. Esta regulación contribuiría a cumplir con esa meta.

La OMS (Organización Mundial de la Salud) ha clasificado el MP (Material Particulado) ultrafino, generado por motores diésel, como sustancias carcinogénicas para el ser humano. Es necesario proteger la salud de las personas que trabajan, habitan o transitan en las proximidades de estos vehículos, reduciendo la exposición dada la toxicidad de las partículas diésel.

Afortunadamente, a nivel internacional, existe tecnología para reducir al mínimo estas emisiones (por ejemplo, filtros de partículas) y, además, tenemos la calidad de combustible apropiada para la utilización de esta tecnología.

Etapas del proceso normativo

El proceso de elaboración inició en noviembre del año 2020. El anteproyecto se publicó en el D.O el 30 de mayo de 2022 y en un DCN el 5 de junio de 2022. La Consulta pública

es entre el 6 de junio de 2022 y el 1 de septiembre de 2022. Se espera presentar el proyecto definitivo al Consejo de Ministros para la Sustentabilidad en el mes de noviembre del año 2022. Si todo anda bien, la firma y toma de razón podría efectuarse durante el primer semestre del año 2023 (es algo tentativo, porque la demora es variable) y la publicación en el D.O se realice el segundo semestre del año 2023.

Evolución normas de entrada en Chile

Vehículos livianos y medianos (podríamos decir los vehículos particulares). La regulación comenzó en el año 1992 con la primera regulación que se hizo en Chile para fuentes móviles que obligó el uso de convertidor catalítico en este tipo de vehículos. Con el tiempo fueron mejorando la calidad de los combustibles, especialmente en contenido de Azufre, lo que permitió ir avanzando en la regulación y llegar ahora a EURO 6 que es la norma más exigente. Va a entrar en vigencia la regulación EURO 6 en septiembre de 2022.

En el caso de los buses red, la norma EURO 6 está vigente desde el año 2019. Ya contamos con un parque de 1400 buses Euro 6. Lo que se suma a los 380 vehículos que ya están en el parque. Los buses red son bastante limpios.

Por último, para los vehículos pesados (camiones). Si esto se publica en el Diario Oficial en el 2023 esto podría entrar en vigor el 2025. Podrían empezar a entrar vehículos con EURO 6. Siempre se da un plazo de dos años más menos, porque tiene que haber un plazo para que los importadores se certifiquen al Ministerio de Transporte.

Las emisiones con la norma EURO 6 es considerablemente más baja. Somos el único país de Latinoamérica que tiene esta calidad de combustible, que nos permite avanzar hacia regulaciones más exigentes. Tenemos una ventaja respecto de otros países.

Regulación del Decreto

La norma establece límites de emisión de acuerdo con la normativa europea y su equivalente en EE. UU. Norma a todos los vehículos motorizados pesados cuya primera inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados se solicite a partir de 24 meses contados desde la entrada en vigor del presente Decreto. La exigencia de la norma: Euro 6 o EPA (Environmental Protection Agency) 2010. Y la verificación a la entrada la realiza el 3CV que pertenece al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que son los que hacen las certificaciones vehiculares en Chile. Es un centro muy moderno que da mucha confianza sobre la certificación que realizan de los vehículos.

Tecnología que utilizan los motores EURO 6. A mano izquierda DOC (baja el monóxido de carbono en los hidrocarburos) y el DPF (filtro, tiene una reducción del 99% de las nanopartículas que son las más tóxicas y cancerígenas) y a mano derecha SCR (dispositivo que reduce los óxidos de nitrógeno). En el caso del EURO 5 que es nuestra línea de base, la tecnología que tenemos es el DOC y el SCR pero en una tecnología que es más baja. El filtro no lo tiene. La eficiencia de SCR para bajar nox en un EURO 6 respecto de un EURO 5 es muy grande.

Cabe precisar que el parque de vehículos pesados se encuentra mayoritariamente en la



Región Metropolitana. En todas las categorías vehiculares pasa lo mismo.

Impacto de la regulación

En el escenario con la norma se observa una reducción de las emisiones de MP de 230 ton/año y una reducción de las emisiones de NOx de 28642 ton/año al 2032 debido a la regulación. Contribuye a la meta de reducción de Carbono Negro (NDC) del 25% al 2030. Aporta un 10% de la meta comprometida, lo que se suma al aporte de MFR de un 52% y de GE de 14%.

Se le da la palabra a Carla Gallardo, Coordinadora de Evaluación de Políticas Públicas del Departamento de Economía Ambiental presentar el análisis general del impacto económico y social (AGIES) de la norma.

Análisis general del impacto económico y social (AGIES)

Carla Gallardo, profesional del MMA, indica que presentará la metodología y los resultados del AGIES. Que en resumen tiene como objetivo evaluar los costos y beneficios que tiene la implementación de la normativa.

Beneficios:

a) Identificados:

- Mejoras tecnológicas producto de la implementación de la norma.
- Reducción de emisiones del parque vehicular (menores emisiones de CO2)
- Impactos positivos en la salud de la población expuesta e impactos positivos en cambio climático.

b) Valorizados (que se llevaron a un valor monetario):

- Beneficio en salud (mortalidad y morbilidad) para la población asociados a la reducción de concentraciones de MP2,5.

Costos (identificados y cuantificados):

- Costos de inversión y mantención incrementales en vehículos (marginal)
- Costos de inversión en el centro de certificación (3CV).
- Ahorro de combustible

Respecto de la metodología en general, se parte estimando la línea de base de emisiones. Esto se proyecta en el tiempo para saber cuál es el impacto que tendrá en la calidad del aire la normativa que se está planteando. Las medidas de reducción de emisiones en este caso es la implementación del estándar que es una norma de entrada. Entonces, básicamente en el periodo de tiempo en vez de entrar motores EURO 5, que es la tecnología actual, empiezan a entrar motores EURO 6 por tanto se van reemplazando.

Eso involucra un cambio de emisiones, y ahí entramos a la función de daño en donde lo importante es traducir ese cambio de emisiones en cuanto mejora o cambia la concentración en el aire de los contaminantes que evaluamos. En este caso se evalúa la reducción de emisiones de MP2,5 y contribuyen a la formación de este, el dióxido de azufre y los óxidos de nitrógeno. Por lo tanto, se consideran como precursores en esa modelación.

Con ese cambio en concentraciones en MP2,5 estimamos los efectos o los cambios en cuanto gente tiene más riesgo de padecer enfermedades o más riesgo de muerte debido a la exposición a este material particulado. Con eso se valorizan finalmente los beneficios sociales.

En el caso de los costos, es un camino aparte, en donde se estima directamente según literatura y costos referenciales la implementación de la norma. Con eso hacemos el análisis de costo y beneficio que significa calcular los indicadores económicos y la razón beneficio-costo.

Como resultado global. Corresponden a los eventos que evitamos, tanto al final del periodo de evaluación (2032 en este caso) como en todo el periodo de evaluación por disminuir la concentración del material particulado. En este caso asociado a evitar riesgo de mortalidad 10673 casos debido a la implementación de esta norma. Menores admisiones hospitalarias por asma crónica, enfermedades cardiovasculares, respiratorias crónicas y neumonía. Menores visitas a emergencia por bronquitis, y menor productividad perdida. Lo que pesa más monetariamente es evitar el riesgo de mortalidad.

Como resultado en el horizonte de evaluación se ve que los costos en valor presente ascienden a 564 millones de dólares y los beneficios a casi 5800 millones de dólares, lo cual da una razón beneficio costo altamente rentable. En el fondo la evaluación recomienda que se implemente esta normativa.

El AGIES tiene como resultado que:

- Al 2032 la reducción de emisiones de MP2,5 alcanzaría a 230 ton/año mientras que el NOx se reduciría en 28.642 ton/año, correspondiendo a una reducción del 20% y 40% con respecto a la línea de base, respectivamente.
- La concentración ambiental de MP2,5 se reduciría en promedio 1,13 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ al año 2032, pero variando de acuerdo con las zonas geográficas.
- La normativa tendría beneficios de US \$5.799 millones y costos de US \$564 millones en valor presente, resultando un VPN de 5215 millones.
- La razón beneficio-costo se estima en aproximadamente 10, implicando una alta rentabilidad social.

Luego de terminadas las presentaciones la ministra del Medio Ambiente, Maisa Rojas, abre la posibilidad de que los consejeros realicen comentarios, sugerencias o preguntas.



La consejera Macarena, agradece la presentación y pregunta si afecta a los automóviles, incluidos los camiones de basura, por ejemplo. ¿Y afecta también a aviones? ¿Qué se está haciendo para regular la contaminación de los aviones?

Nancy Manriquez, funcionaria del MMA, responde que los camiones de basura quedan incluidos por el peso, pero que esta normativa no alcanza a los aviones. Por el momento no se está regulando la contaminación de los aviones. Explica que hacer regulaciones para aviones es muy complicado porque aplican normas internacionales. Hay avances en el tema de poder fabricar aviones más eficientes, que emitan menos CO₂, hay iniciativas, pero en Chile no se regulan.

La consejera Macarena, pregunta si hay alguna normativa que el Ministerio supervise de alguna manera.

Nancy Manriquez, funcionaria del MMA, responde que desde el Ministerio de Energía se está levantando información.

La consejera Macarena, pregunta que está haciendo el ministerio del medio ambiente para fomentar la movilidad sustentable (entiéndase como restringir el acceso de automóviles a centros históricos o favorecer el uso o construcción de ciclovías, iniciativas sin emisiones).

Nancy Manriquez, funcionaria del MMA, responde que hay algunas iniciativas incluidas en el PDA (Planes de Descontaminación Ambiental) de la RM (Región Metropolitana) como la zona de baja emisiones en el caso de los vehículos pesados que establece una restricción a la circulación de camiones antiguos dentro del anillo de Américo Vespucio. Esto lo fiscaliza el Ministerio de Transporte a través de cámaras. Es una medida que tiene su efecto porque MTT realiza hartas sanciones con las cámaras a camiones antiguos.

También existe la restricción vehicular. Hay varias cosas incluidas en el PDA de la Región Metropolitana (RM).

Cristian Tolvett, Jefe del Departamento de Planes y Normas, agrega que hay algunas medidas que apoyan el plan maestro de ciclovías, que es un plan antiguo (no tan vigente) pero que está incluido en el PDA de la RM. A fin de año se comienza la revisión del PDA de RM porque ya cumple 5 años de vigencia. Ahí se pueden incluir medidas para abordar el tema de las cuencas móviles. Añade que el Ministerio del Medio Ambiente es parte de un GEF 6 que se llama CLEX, que tiene que ver con transporte en baja emisión. Es un fondo internacional en el que vamos a trabajar en conjunto con el Ministerio de Transporte y otras instituciones. También nos estamos tratando de juntar con el Ministerio de Energía, con la Agencia de Sustentabilidad Energética, con la GIZ, para juntar distintos GEF y fondos internacionales de transporte, para poder llevar transporte sustentable a regiones y aportar al transporte sostenible y la electromovilidad y otros.

En el caso del GEF 6, se indica que se está recién empezando ya que en la Administración anterior no se avanzó mucho. Se debe conformar un equipo, un comité directivo. Se plantea actualizar la información en las siguientes reuniones.



La ministra del Medio Ambiente, Maisa Rojas, añade que en la Ley Marco de Cambio Climático hay compromisos sectoriales repartidos entre el ministerio de energía y transporte, pero que los planes que se tengan que trabajar deben ser supervisados por el MMA. Ahí hay un trabajo.

Pedro Glatz, Coordinador Interministerial del Gabinete del MMA, indica que además en materia de impuestos verdes, existe impuesto a vehículos motorizados ligeros. Que eso está en análisis en el marco de la reforma tributaria, en lo que se ha llamado los impuestos correctivos. Es algo que debería ingresar al Congreso a fines de año. Indica que ya se está trabajando en tributos aéreos.

El consejero Jorge Cáceres, agradece por la presentación y las respuestas. Plantea que este tipo de normativa va en el sentido correcto. Están de acuerdo con el enfoque y el diseño. El tipo de medidas es muy positiva y armónica porque no somos productores de vehículos. El porcentaje de vehículos diésel sigue siendo muy importante. Pregunta si los 15 ppm ya están en un alcance nacional o principalmente en la zona central.

Nancy Manriquez, funcionaria del MMA, responde que a nivel país tenemos 15 ppm. Nivel máximo en gasolina y diésel, pero se quiere ir hacia los 10 ppm en el 2025. Ello quedó establecido en la norma de EURO 6 de vehículos livianos. En muchos países para que tu puedas implementar EURO 6 te exigen que tengas los 10 ppm, pero con 15 máximo, promedio de contenido de azufre en gasolina y diésel es muy bajo, puede ser menos de 10ppm. La idea es avanzar hacia eso.

El consejero Jorge menciona que entiende que con respecto a un valor límite el promedio puede ser incluso más bajo. Por lo tanto, es aquello que viabiliza los sistemas de control y de importación de este tipo de tecnología. Reitera que cree que la norma va en el sentido correcto y felicita que se avance en esto. Se cierra un ciclo regulatorio, lo que es sumamente valioso. Añade que todo lo que sea desincentivo al parque diésel, sobre todo en vehículos medianos y livianos es super relevante. El consejero releva también la iniciativa de impuestos verdes, porque va en el sentido correcto. Poner las barreras de entrada adecuadas para que no nos llenemos de contaminación es importante.

Por último, sobre lo mencionado por la consejera Macarena Guajardo, el consejero Jorge Cáceres, indica que para los aviones hay iniciativas pensadas en CO₂, que son los del sistema CORSIA a escala internacional que van en esa dirección. Pregunta si se ha tomado contacto con el Ministerio de Energía. Menciona que en el directorio de la Agencia de Sostenibilidad Energética se pudo activar el programa Giro Limpio, que dio muy buenos resultados y luego el programa Vuelo Limpio. Menciona eso para que se pueda precisar y fortalecer.

El consejero Mauricio Osses, indica que está feliz de estar discutiendo esta norma. Cada año que pasa son muertes y enfermedades que se evitan. Como comentario, indica que el nivel de contenido de azufre en Latinoamérica está mejorando, entonces hay mejoras sobre el mapa que se mostró de 2018. Ya no estamos tan solos en el mapa y sería bueno buscar un mapa más actualizado. Es una buena noticia que esté mejorando. Además, sobre el AGIES se menciona como antecedentes menor emisión de CO₂ y disminución del precio de los combustibles. Sin embargo, menciona que no se ve que la norma toque esos temas.



Después no fueron analizados en la evaluación porque se analizó sobre MP y NOx, lo que está bien porque son los contaminantes tratados en la norma, pero no se entiende porque aparecen los otros dos conceptos en la primera parte de la presentación, porque la norma no hace alusión al contenido de CO2 o al costo de combustibles.

Carla Gallardo, funcionaria del MMA, señala que el ahorro por consumo de combustible está. Es alrededor de un 7% de ahorro. No está desagregado, pero si están incluidos. Sobre la disminución de CO2, esos no están incluidos en el análisis, pero sí se mencionan aparte en el AGIES del anteproyecto y atienden aproximadamente a 16 millones de dólares en valor presente. Se mencionan como un co-beneficio porque se están evaluando los beneficios solamente a nivel local.

Nancy Manriquez, funcionaria del MMA, sobre los combustibles en Latinoamérica puntualiza que es verdad que hay mejoras. Sin embargo, el problema es que están yendo hacia combustibles con menos azufre, pero solo en algunas ciudades y zonas. No es nacional. De todos modos, hay que actualizar el mapa.

El consejero Mauricio Osses, pregunta sobre el calendario de implementación. 24 meses después de que es publicado. Son 375 muertes por año que se evitan en el periodo de 7 años. ¿No se puede hacer un poco más rápido? Los fabricantes ya saben que esto viene, y ya se implementó para vehículos livianos y medianos. Menciona que entiende las razones esgrimidas para la espera, pero que levanta el punto dado que MP y NOx son particularmente importantes y sobre todo el tema de camiones es importante en Chile. Aunque sea adelantarlos en un año.

Lo segundo es el costo de inversión para 3CV. No tiene un banco de pruebas de motor. Tiene un dinamómetro, entonces eso significa un costo muy grande para implementar un laboratorio en donde se puedan probar los motores. ¿La norma contempla aquello? ¿La homologación será simplemente documentada (mostrando los papeles que comprueban que se cumple con la norma) y Chile no va a tener la capacidad de demostrar eso como se hace con los vehículos que sí se miden en gramos por km? ¿A qué se refiere el tema de costo de inversiones en el 3CV?

La última pregunta tiene que ver con la fiscalización posterior a estos vehículos. La revisión técnica que se hace actualmente es insuficiente para EURO 6. ¿Es posible medir estos vehículos con sistemas portátiles en ruta?

Nancy Manriquez, funcionaria del MMA, sobre el calendario, explica que el anteproyecto define los 24 meses pero que eso no quita que se pueda reducir un par de meses. Eso habría que discutirlo con los importadores por el tema de los plazos. Tenemos que esperar las observaciones a la consulta pública, que finaliza el 1 de septiembre. Además, tenemos que ver que nos dicen desde afuera, porque estas normas van a consulta internacional. Con esos antecedentes podemos evaluar si se puede adelantar la entrada en vigor.

Sobre lo segundo, Nancy Manriquez, funcionaria del MMA, explica que se refiere a los costos de la certificación. Va a seguir siendo documental. Que es lo que pagan los importadores por hacer la certificación documental.

Por último, respecto al control de los vehículos en uso, se está trabajando en una norma de número para que sea aplicable en plantas de revisión técnica. Se requiere cambiar el método. Opacidad ya no sirve. Existen otras iniciativas que se están viendo para avanzar.

La consejera Paulina Riquelme, sugiere buscar una forma didáctica de sociabilizar este anteproyecto para identificar cuál es el universo que va a estar sujeto a esta regulación. Hay camiones de transporte, los que se usan para distintos procesos productivos, etc. Es una norma al control de importación, por lo que es positivo en ese contexto, pero para hacerlo más fácil de entender.

Además, para facilitar la comprensión del análisis costo-beneficios para saber que va a significar en términos ambientales la aprobación de esta norma. No resulta tan simple comprenderlo de la presentación.

Por último, pregunta sobre el universo vinculado a los camiones que van a estar sujetos a esta regulación. Específicamente los mineros. Si ha existido un análisis de la factibilidad de cumplimiento en este equipamiento.

La consejera Camila Boettiger, agradece que se esté avanzando en una norma más exigente. Señala que ojalá algún día la movilidad sea cero en emisiones. ¿Cómo se engancha esto, o se puede socializar, con esto que se ha ido promocionando de cambiar a H2V los camiones de la minería? A lo mejor en sectores que son más especificables que van a ser impactable, quizás puede haber aproximaciones con acuerdos. Es importante identificar incentivos para la reconversión o mejora en ciertos parques motorizados de carga más identificables como los portuarios o los mineros.

El consejero Javier Simonetti, plantea que en el AGIES hay un sin número de supuestos que no se explicitan. Por ejemplo, dan por hecho que los camiones van y se desplazan en pendiente a cero grados y a media carga. Eso tiene clara consecuencia en el nivel de consumo de combustible y emisiones. Si pensamos en camiones mineros, no se cumplen esos supuestos. En los AGIES los supuestos que se toman debiesen ser explicitados. Porque algunos van a favor, y otros no. Sugiere que en todos los AGIES se expliciten esos supuestos.

En segundo lugar, el consejero señala que los plazos son poco ambiciosos. Los plazos ya son conocidos por todos los importadores, por todas las partes interesadas. Sobre todo, considerando el escenario en el que estamos en que las importaciones de vehículos han estado alteradas, incluyendo algunas que puedan ser camiones, esto que haya que deshacerse del stock de venta que haya, no parece muy justificado. Se requiere revisar las condiciones por las que se fijan esos 24 meses más los meses que tome la tramitación de esto. En el mejor escenario esto es para 3 años más.

Y tercero, muchas veces se aduce a los impuestos correctivos y otros. Sería bueno que se hiciera un análisis entre todas las normas, para ver donde convergen para identificar los incentivos. Por ejemplo, para aumentar la electromovilidad. Pensemos en impuestos, pero también en incentivos. El MMA tiene que comenzar a hacer análisis estratégico, sobre todo en materia energética. Pensando en el H2V, se tiene que hacer una evaluación ambiental estratégica, sino Magallanes va a ser una locura. La especulación está motivando que se



parcelen las estancias del Sur de Chile, por las ofertas para poner aerogeneradores. Necesitamos EAE (Evaluación Ambiental Estratégica) y este proyecto debería caer dentro de ese marco, para armonizarlo con otros y lograr lo que queremos, porque esta es una muy buena norma.

Nancy Manriquez, funcionaria del MMA, responde que respecto de los camiones mineros la regulación va a depender. Si son camiones en ruta, van a caer bajo esta regulación. Pero si no son en ruta, que circulan en empresas, faenas, ahí les aplicaría la regulación de maquinaria fuera de ruta. Que es otra norma que se está impulsando, y es bien exigente también. Los camiones mineros en general son fuera de ruta.

Respecto a la observación de la carga del vehículo. Esto está contemplado en los factores de emisión de los vehículos. Los factores son internacionales y hay factores carga cero, carga 100% y media carga. En general en los inventarios, en estas estimaciones la estimación que se ocupa es carga media. Es una estimación. No se explica en todo el proceso porque son cálculos bien específicos, pero, así como se calculan los factores de emisión. Se miden muchos vehículos, con carga y sin carga y se establece el factor de emisión. Se consideran muchas variables (si va en subida o bajada, etc).

La ministra del Medio Ambiente, Maisa Rojas, agradece las presentaciones y los comentarios y preguntas. Menciona que es un lujo contar con el Consejo. Respecto del último comentario del consejero Javier Simonetti, menciona que estamos en una etapa, sobre todo con la Ley Marco de Cambio Climático en que sabemos a dónde queremos llegar en un par de décadas, tenemos la posibilidad de pasar de una institucionalidad ambiental reactiva a una que se pueda anticipar. En ese contexto, la Evaluación Ambiental Estratégica, es una herramienta de anticipación que se está rescatando con el objetivo de potenciar. Recoge absolutamente el comentario.

Sobre los plazos de la norma discutida en la sesión, la ministra plantea que son importantes los comentarios que se realicen en la consulta pública.

Pedro Glatz, asesor de la ministra del Medio Ambiente, señala que el consejero Javier Simonetti le envió un correo preguntando si era posible revisar en alguna de las sesiones lo que va a pasar en la COP (Conferencia de las Partes) de Montreal, de la Convención de Biodiversidad. Se está conversando para ver si se puede hacer en la próxima sesión.

El consejero Javier Simonetti, menciona que la COP de biodiversidad es igualmente relevante que la COP de cambio climático y que lamentablemente el IPCC ha tenido mucha más relevancia que el IPBES, pero el informe del IPBES incluyendo lo que corresponde a Chile es dramático. Por ello plantea que le gustaría saber que postura toma Chile al respecto, porque el país tiene mucho que decir y aportar.

La consejera Paulina Riquelme, señala que para la agenda química internacional existe un Consejo Nacional Asesor, que es muy útil y sesiona periódicamente. En él se fija posición país para asistir a las sesiones internacionales en materia de agenda química: Basilea, Rotterdam, Estocolmo, etc. Eso es muy útil. Sugiere algo similar, porque depende del MMA, la creación de un consejo similar para el Convenio de Biodiversidad.



Lo otro, vinculado al funcionamiento del Consejo, solicita, si fuese posible, tener una planificación anual, para estar siempre presente en las reuniones del Consejo Consultivo. Una planificación con un mínimo de 5 días para poder organizarse.

Por último, si fuese posible abordar del proyecto de ley que se está discutiendo para poder aplicar RCA (Resolución de Calificación Ambiental) a proyectos existentes. Para partir con un diagnóstico sobre el tema para contribuir al debate.

La consejera Camila Boettiger, también solicita saber con un poco más de anticipación cuando serán las sesiones. Además, solicita, si es posible, tener una actualización sobre el proyecto de Biodiversidad y Áreas Protegidas, tomando en cuenta que es un tema que se va a tratar en el Convenio de Biodiversidad. Es cada vez más importante ese espacio en la institucionalidad. Finalmente, si existe información sobre el universo que impactaría el proyecto de ley para someter proyectos previos a 1994 al SEIA (Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental). El Consejo podría tener sugerencias que hacer en ese tema.

Finaliza la reunión a las 17:15 horas.

Debido a que la sesión se realizó con los consejeros de forma remota, firman la Ministra del Medio Ambiente, Maisa Rojas, y la Consejera Secretaria, Paulina Riquelme.



María Heloísa Rojas Corradi
Ministra del Medio Ambiente
Presidenta del Consejo Consultivo Nacional

Paulina Riquelme
Secretaria y consejera del Consejo Consultivo Nacional
del Ministerio del Medio Ambiente