



## INFORME ARTÍCULO 3 LEY 18.696.

### SECRETARÍA REGIONAL MINISTERIAL DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES REGIÓN METROPOLITANA

Santiago, 9 de septiembre de 2020

#### 1. ANTECEDENTES GENERALES.

Mediante ORD. GM. N° 410-4105 de fecha 26 de agosto de 2020, la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt Hesse, informa que con el objeto de atender adecuadamente las necesidades de los usuarios de transporte y velar por la continuidad de los servicios de transporte público de pasajeros prestados mediante buses, se ha resuelto iniciar el procedimiento contemplado en el artículo 3° de la Ley 18.696, a fin de otorgar nuevas concesiones de vías, las que corresponden a las actuales unidades de negocio 2 y 5. El referido artículo señala en lo pertinente que *"... el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, antes de determinar los casos de congestión de vías o de deterioro del medio ambiente y disponer, para determinados tipos de vehículos y/o servicios el uso de las vías mediante licitación pública, deberá requerir informe previo del Departamento del Tránsito de la o las comunas afectadas y de la Secretaría Ministerial de Transporte correspondiente.."*

En razón de indicado, se ha solicitado en un plazo de 15 días corridos contados desde la recepción del documento antes individualizado (Ingreso N° 23388, de 27 de agosto de 2020), enviar el informe requerido

#### 2. MATERIA

En la Región Metropolitana, específicamente las vías emplazadas en la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, de la Provincia de Maipo y Cordillera, respectivamente, son utilizadas por distintos tipos de vehículos y modos de transporte que en su conjunto configuran una dinámica de operación que impacta con altos niveles de congestión, especialmente en los horarios punta, dificultando la normal operación de los servicios de transporte público mayor.

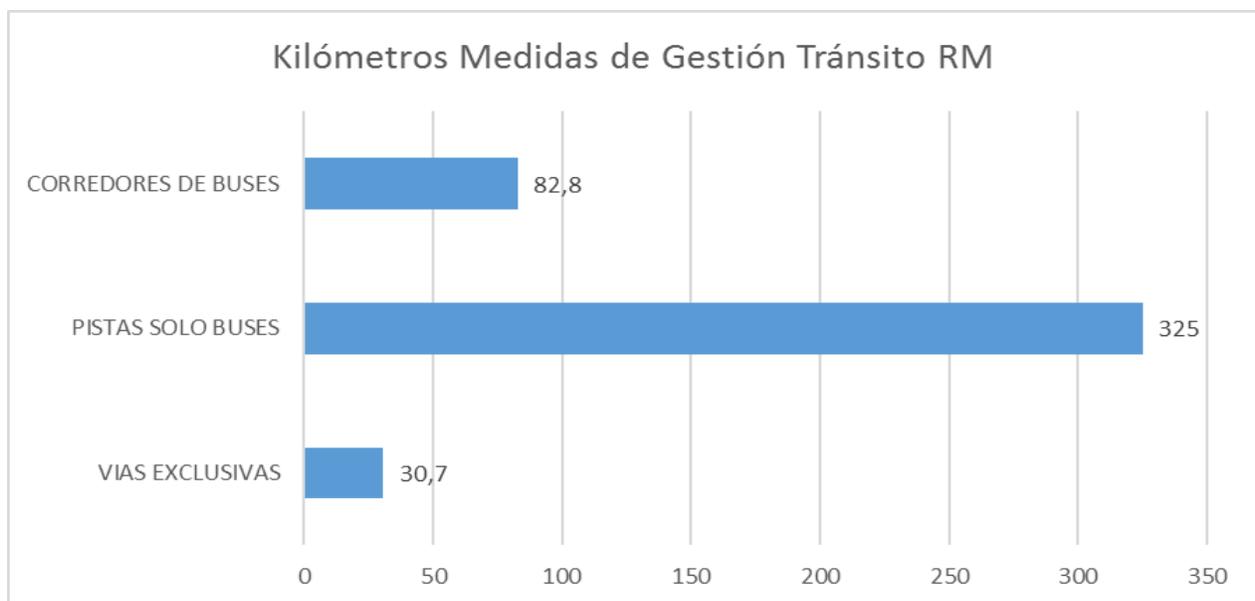
Al encontrarnos en un constante crecimiento poblacional, la alta demanda por la utilización de vías ha impactado significativamente en los tiempos de viaje y ha generado efectos negativos relacionados con la contaminación y con una alta congestión. Por ello, esta Secretaría Regional Ministerial, en uso de sus atribuciones y cumpliendo con sus obligaciones, entre otras acciones, gestiona todos los años el denominado **Plan de Gestión de Tránsito**, en conjunto con el Programa de Fiscalización, Coordinación General de Transporte y Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT),

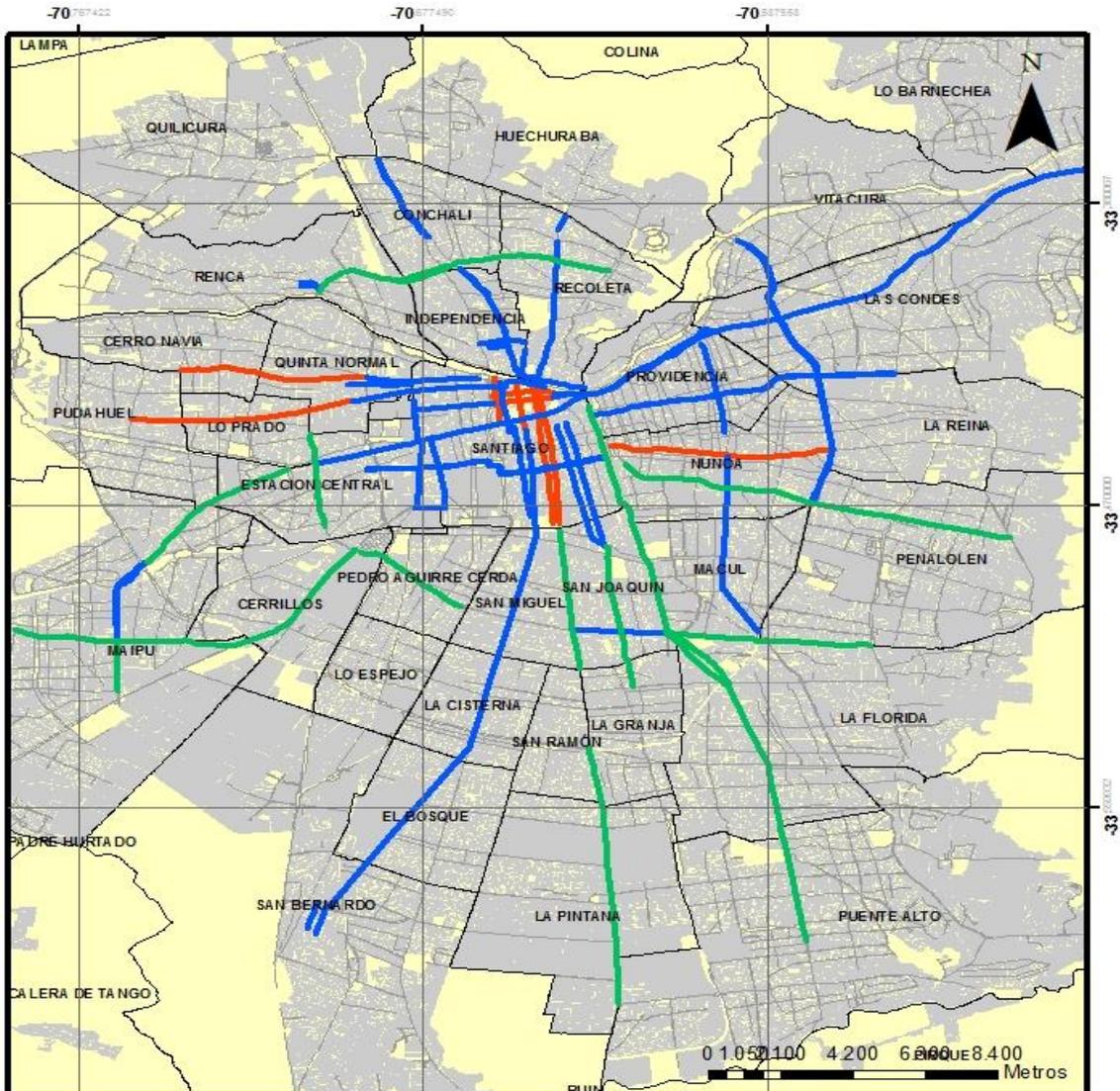
con lo cual se da cumplimiento a las medidas establecidas para la Gestión de Episodios Críticos de Contaminación, contemplado en el D.S. N° 31 de 2016, que Establece Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago (PPDA)

También promueve la aplicación de diversas medidas de gestión de tránsito, orientadas a optimizar la operación del transporte público, específicamente mediante la priorización en su circulación con el propósito de mejorar la velocidad de los servicios de transporte público, minimizar la inserción de otros tipos de vehículos que puedan afectar la operación, y disminuir con esto, los tiempos de viajes de los usuarios, fomentando su uso, y contribuyendo con ello en la disminución de la congestión y la contaminación asociada.

Junto con lo anterior, se colabora permanentemente en el desarrollo de nueva infraestructura como los Corredores de transporte público, diseñados específicamente para la circulación de buses urbanos. También existen otras medidas orientadas a gestionar los flujos en general, como las vías reversibles a las cuales en determinados horarios se les modifica su sentido de circulación.

Estas medidas de gestión, en su conjunto se emplazan en distintas vías y/o sectores de la ciudad de Santiago, conforme al siguiente detalle y al plano que se aprecia a continuación:





### Medidas de Gestión de Tránsito Región Metropolitana Octubre 2020 Leyenda

-  Limite Comunal
-  Vía Exclusiva
-  Red Vial
-  Pista solo Buses
-  Zona Urbana
-  Corredores

En cuanto al total de vehículos en la Región Metropolitana, la información publicada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), señala que el parque de vehículos en circulación, por tipo, en la región, alcanza a casi 2.230.000, según las estadísticas del año 2019, conforme se observa en la siguiente tabla:

REGIÓN	TOTAL DE VEHÍCULOS		
	TOTAL	MOTORIZADOS	NO MOTORIZADOS
XIII Metropolitana	2.228.385	2.197.683	30.702

Fuente: INE 2019

Teniendo presente que la circulación de estos vehículos se distribuye por las diferentes vías de la región, es importante considerar que aquellos que configuran las flotas de los diferentes modos de transporte remunerados tanto público como privado, cuya operación es administrada o se encuentra registrada por esta repartición, ejecutan una operación periódica que configuran las rutas de viajes y/o prestación de servicios, con circuitos cuyas vías son utilizadas en distintos horarios, con un total aproximado de 68.000 vehículos, según la siguiente composición:

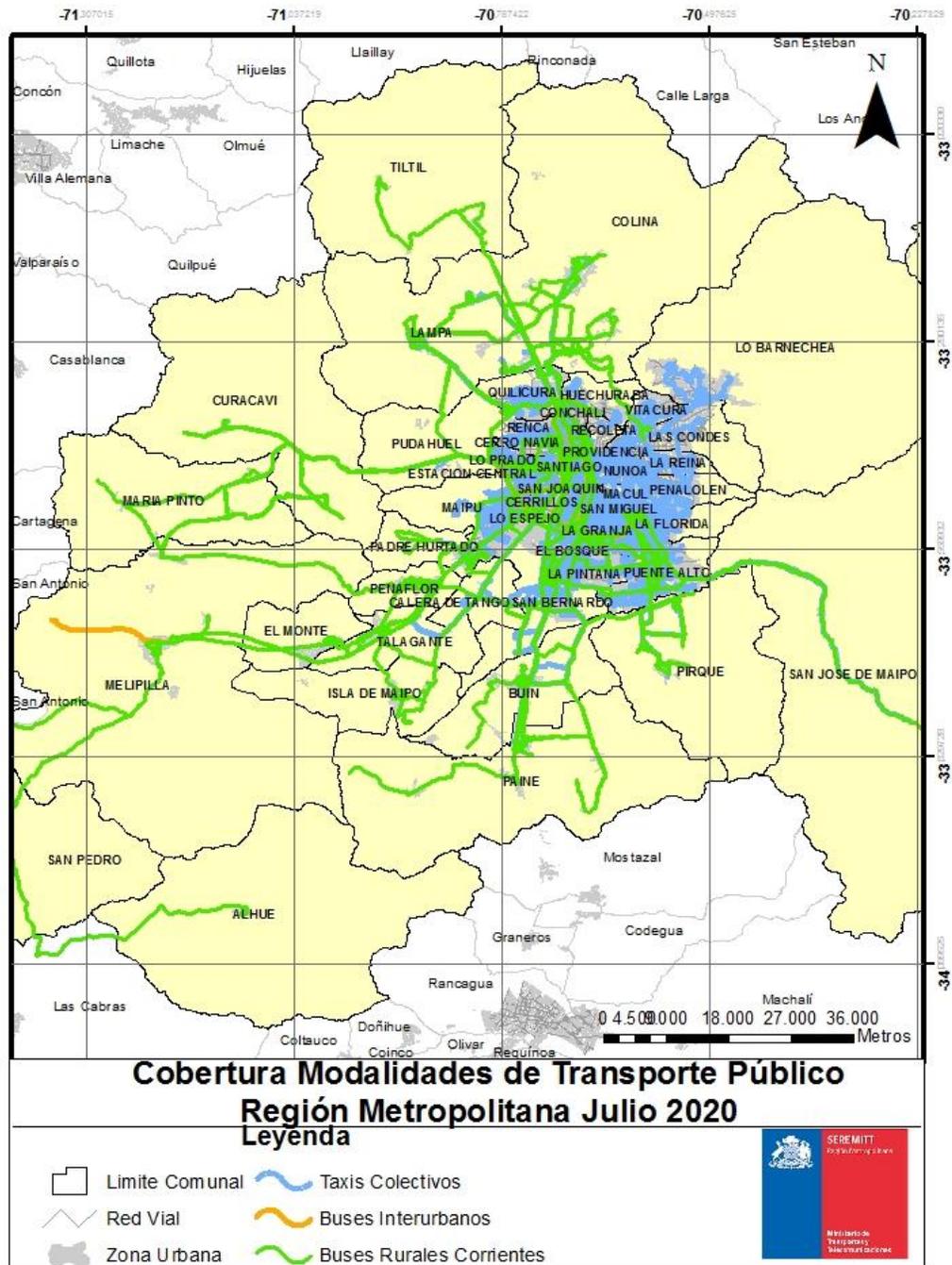
REGISTROS JULIO 2020						
MODALIDAD	TOTAL FOLIOS	TOTAL DE RESPONSABLES	TOTAL ITINERARIOS	FLOTA EN OPERACIÓN	ANTIGÜEDAD PROMEDIO MODALIDAD (AÑOS)	ANTIGÜEDAD MÁXIMA POR MODALIDAD
Bus Interurbano	29	33	92	1.835	7	18
Bus Urbano	6	6	438	6996	7	12
Bus Rural	40	32	145	1.752	6	12
Taxi Básico	22.591	17.956	No Aplica	22.592	6	12
Taxi Ejecutivo	222	236	No Aplica	3.161	6	8 < 2.000 cc.
						10 ≥ 2.000 cc.
Taxi Turismo	859	599	No Aplica	859	4	12
Taxi Colectivo Urbano	326	216	365	10.133	6	12
Bus Aeropuerto	2	2	7	80	7	10
Mini Bus Aeropuerto	2	3	No Aplica	274	2	6
Bus Escolar Urbano	1347	1057	No Aplica	1.347	6	14
Mini Bus Escolar Urbano	6.940	5.501	No Aplica	6.940	9	14
Transporte Privado	11.033	10.730	No Aplica	11.033	6	12

Fuente: Seremitt RM



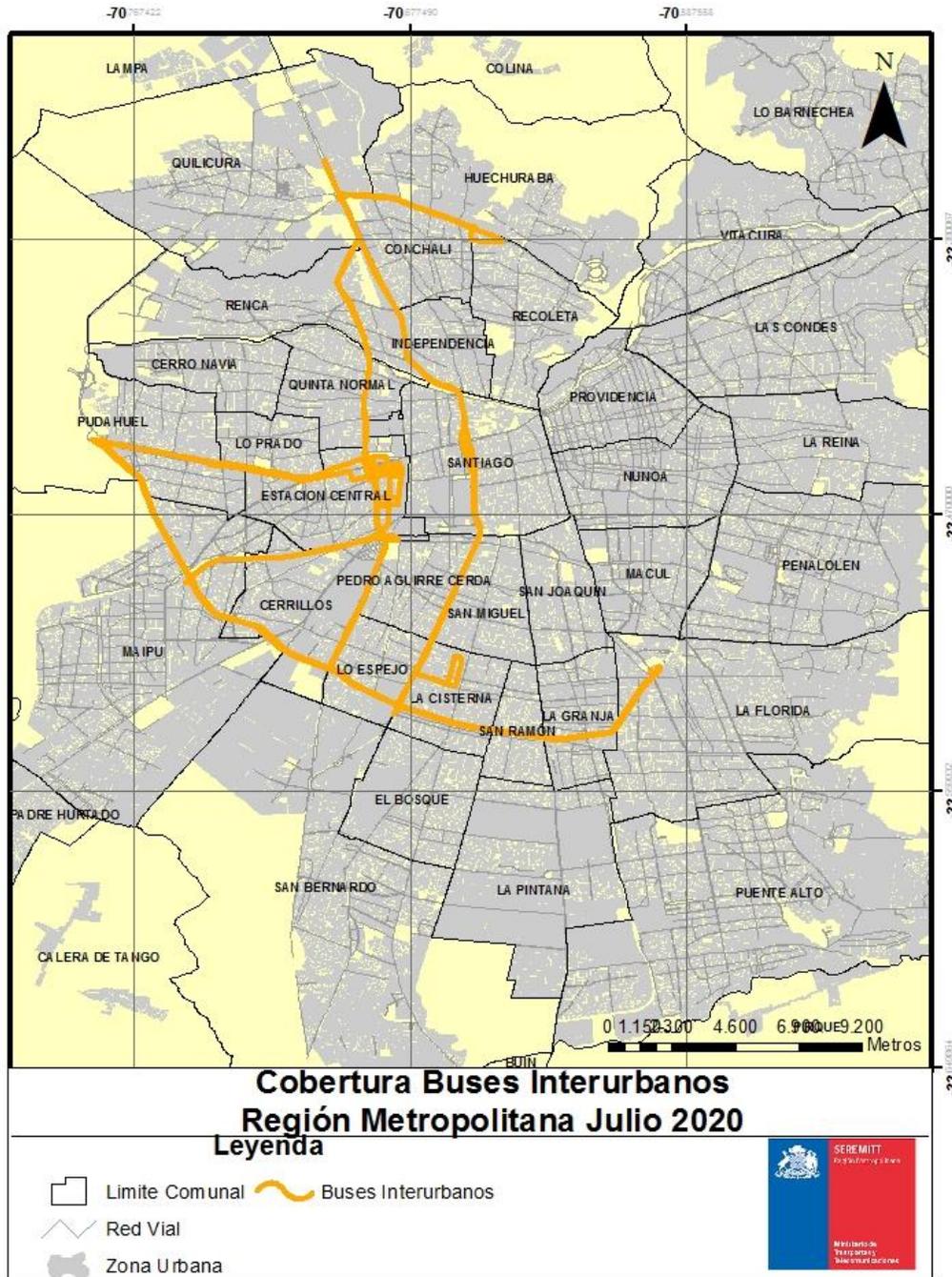
En este mismo orden de ideas, sin considerar la operación de los buses urbanos cuyo uso vial corresponde al detallado en el anexo del ORD. GM N° 410-4105 de fecha 26 de agosto de 2020, mediante el cual se requiere el presente informe, los servicios de transporte público que operan dentro de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo, que son por donde se encuentran las vías a licitar, y cuyos recorridos se encuentran identificados en sus respectivos certificados de inscripción, esto es: Buses Interurbanos – Buses Rurales y Taxis Colectivos Urbanos, la cobertura vial utilizada se expone en el siguiente plano sin perjuicio de que es relevante mencionar que en términos de operación también existe programación de desvíos o algunas flexibilidades de operación como por ejemplo: vías alternativas y operación de cuadrantes flexibles en la modalidad de taxis colectivos urbanos que supone una mayor intensidad en el uso de vías públicas, respecto del que es posible apreciar a continuación:

- Cobertura General



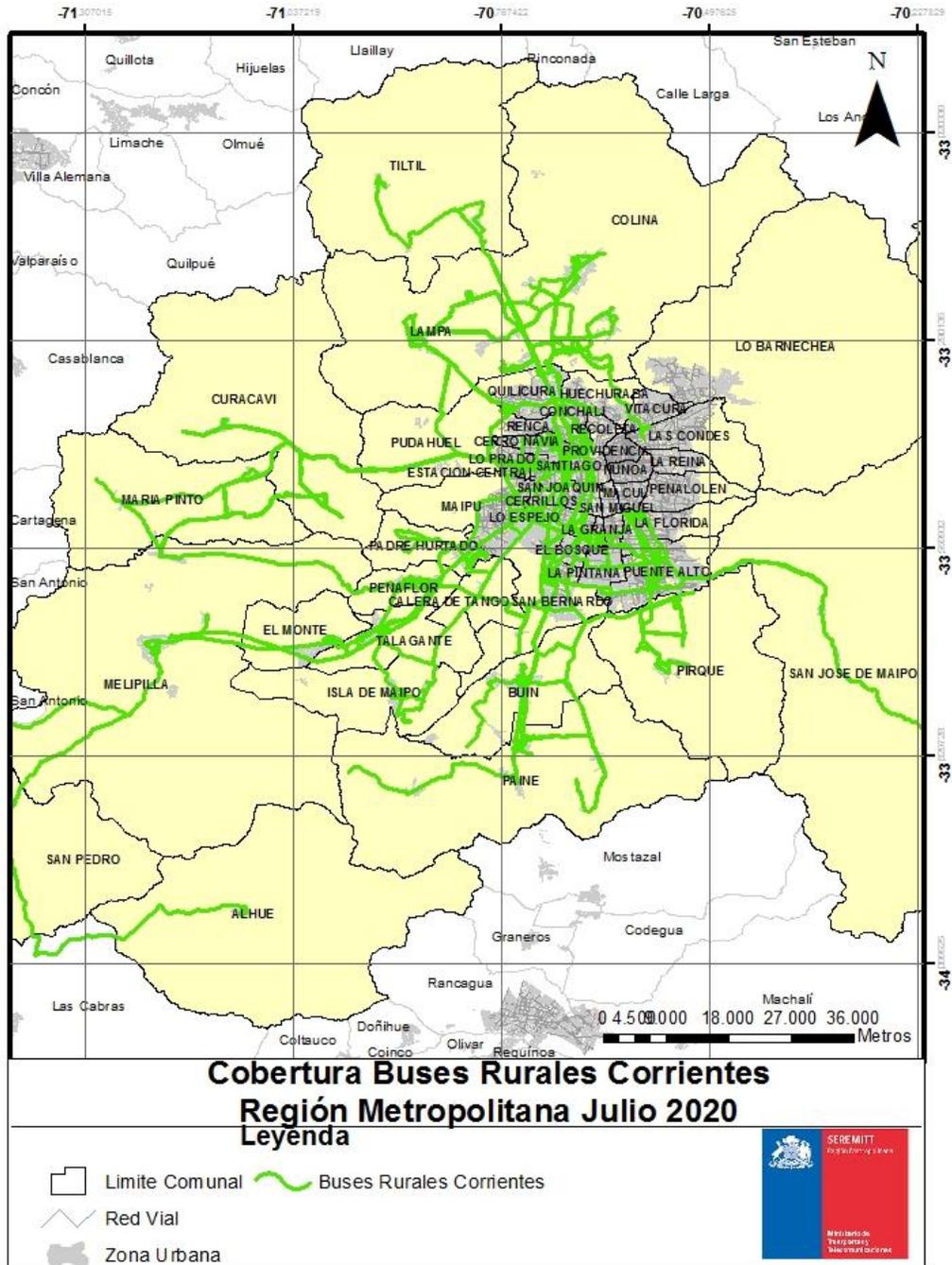
Fuente: Seremitt RM

- Detalle Cobertura Buses Interurbanos



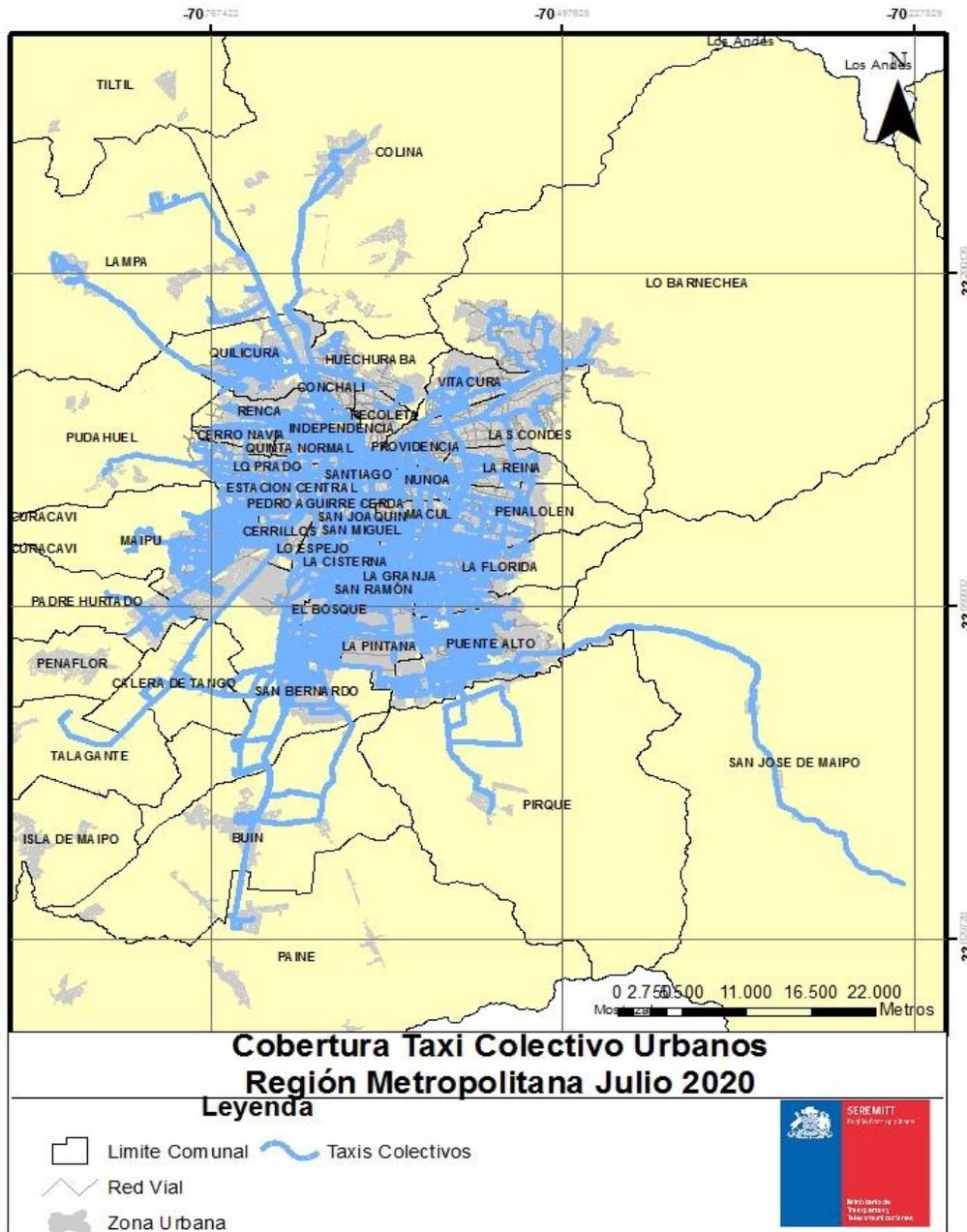
Fuente: Seremitt RM

- Detalle Cobertura Buses Rurales



Fuente: Seremitt RM

- Detalle Cobertura Taxis Colectivos Urbanos



Fuente: Seremitt RM

### **3. CONCLUSIÓN:**

Teniendo presente lo analizado y sobre la base de asegurar la debida continuidad en la prestación de servicios de transporte público mayor a todos los habitantes de la ciudad de Santiago, resulta indispensable generar un mecanismo que permita mejorar y dar permanencia en la operación de los servicios adscritos a la modalidad de buses urbanos, y evitar de esta manera trastornos en las actividades normales de los sectores poblacionales específicamente en su libre desplazamiento. Asimismo, se debe considerar el alto número del parque vehicular particular, que suma más de dos millones de vehículos, los cuales generan una dificultad mayor en la normal operación de los servicios de transporte público mayor en la región.

Además, en las vías analizadas de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, es posible concluir que se dan las condiciones de congestión de vías, deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de su circulación, que deben ser enfrentada actualmente mediante una regulación eficiente y ordenada del transporte público mayor bajo la figura de la licitación en base y consideración de los antecedentes expuestos en el presente informe, con el fin de mejorar y favorecer el desplazamiento de los usuarios, y así disminuir los tiempos de traslado, beneficiando no solo a ellos, sino que también al mismo sistema y todo lo que ello conlleva.