



INFORME ARTÍCULO 3 LEY 18.696.
SECRETARÍA REGIONAL MINISTERIAL DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO

1. ANTECEDENTES GENERALES.

Mediante Oficio N° 3148 de fecha 30 de enero de 2023, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Sr. Juan Carlos Muñoz Abogabir, en relación al transporte público de pasajeros prestado con buses en la ciudad de Santiago, informa que con el objeto de atender adecuadamente las necesidades de los usuarios de transporte y velar por la continuidad de estos servicios, se ha resuelto iniciar el procedimiento del artículo 3° de la Ley 18.696, en el cual se establece 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, ha solicitado en un plazo de 15 días corridos contados desde la recepción del documento antes individualizado (Expediente N°14605/2023), enviar un informe en relación al tema planteado.

2. MATERIA

En la Región Metropolitana de Santiago, existen varias vías principales que unen tanto comunas como provincias de la región y también con el país, en donde éstas son utilizadas por distintos vehículos y modos de transporte que cumplen distintas funciones, pero que generan diversos elementos que impactan el nivel de circulación y de congestión en estas vías.

En los últimos años, el parque vehicular ha aumentado considerablemente, y junto a ello, la cantidad de personas que se movilizan en transporte público, la alta demanda tanto de vías como de transporte ha impactado negativamente en los tiempos de viaje, sumado a los efectos nocivos que genera en el medioambiente.

Esta Secretaria Regional Ministerial, en uso de sus atribuciones y cumpliendo con sus obligaciones, gestiona todos los años el Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica, y confecciona el Plan de Gestión de Tránsito, en conjunto con otros actores de este ministerio, tales como el Programa Nacional de fiscalización, la Unidad Operativa del Control de Tránsito y el Directorio de Transporte Publico Metropolitano, en donde se efectúan las medidas establecidas en el PPDA para la gestión de episodios críticos de contaminación ambiental.

Asimismo, se 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 y disminuir con esto, los tiempos de viajes

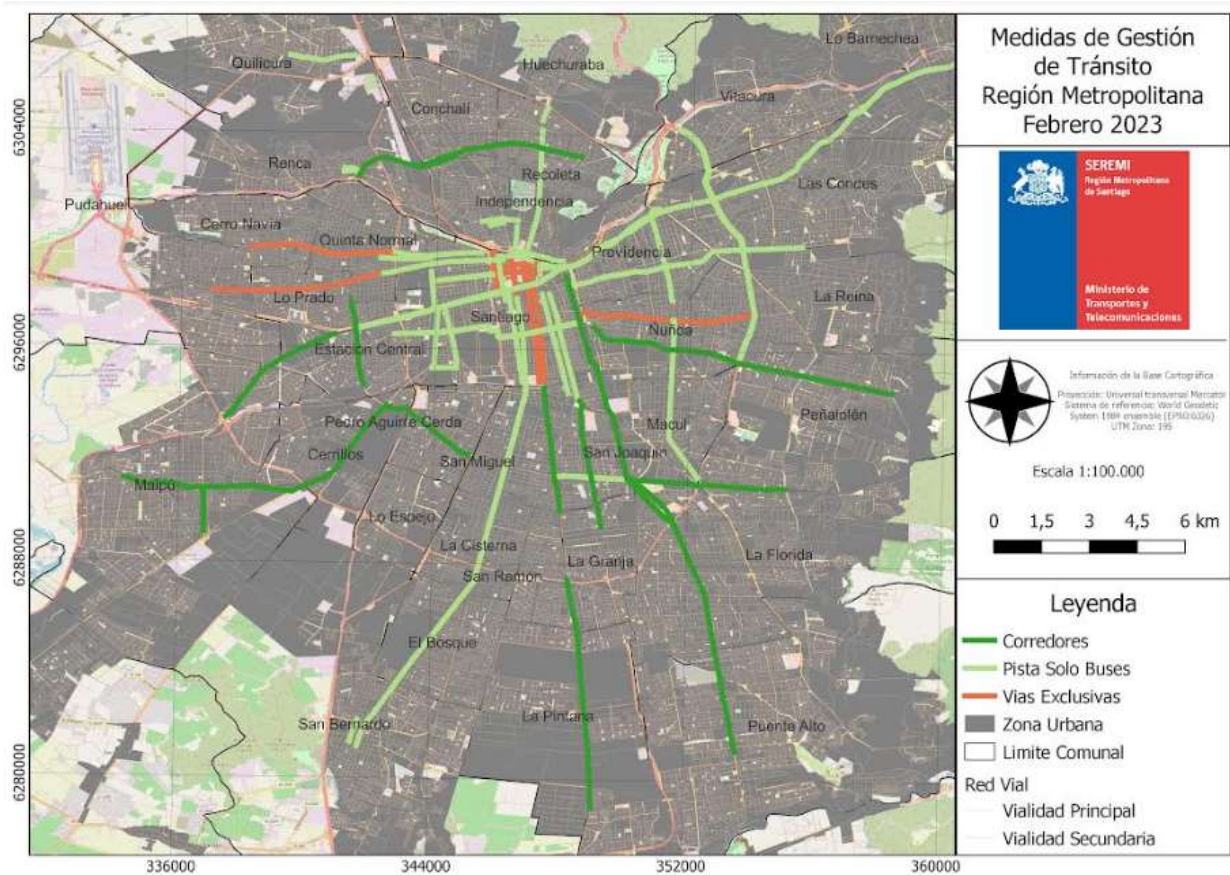
de los usuarios, fomentando su uso, y contribuyendo con ello, en la disminución de la congestión y la contaminación asociada.

Junto con lo anterior, se colabora permanentemente en el desarrollo de nueva infraestructura para la gestión de tránsito y prioridad al transporte público, como, por ejemplo, los corredores de buses urbanos o pistas solo buses. A mayor abundamiento, 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 región, algunas de estas se detallan a continuación:

1. Red de Prioridad para Buses y Vehículos de Emergencia

A la fecha, se cuenta con 87 km de corredores de transporte público, 29 km de vías exclusivas y 304 km de pistas solo buses, los cuales se espera poder aumentar en el mediano plazo, como se puede apreciar en el siguiente plano:



Plano N°1: Medidas de Gestión de Tránsito en la RM



2. Flota más moderna y limpia: Renovación de flota.

Se ha continuado con la renovación de flota del sistema, incluyendo buses más modernos y limpios con un total a la fecha de:

Cuadro N°1 – Porcentaje flota por norma de emisión

Norma de emisión	2021 (%)	2022 (%)
Euro III	16%	8%
Euro III Filtro	31%	39%
Euro V	20%	20%
Euro VI	22%	22%
Eléctrico	12%	12%
Total	100%	100%

Asimismo, según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), el parque vehicular en la Region Metropolitana hasta el año 2021 (más actualizado) corresponde a 2.275.397 vehículos, según se observa en la tabla siguiente:

REGIÓN	TOTAL DE VEHÍCULOS		
	TOTAL	MOTORIZADOS	NO MOTORIZADOS
XIII Metropolitana	2.275.397	2.244.793	30.604

Fuente: INE 2021

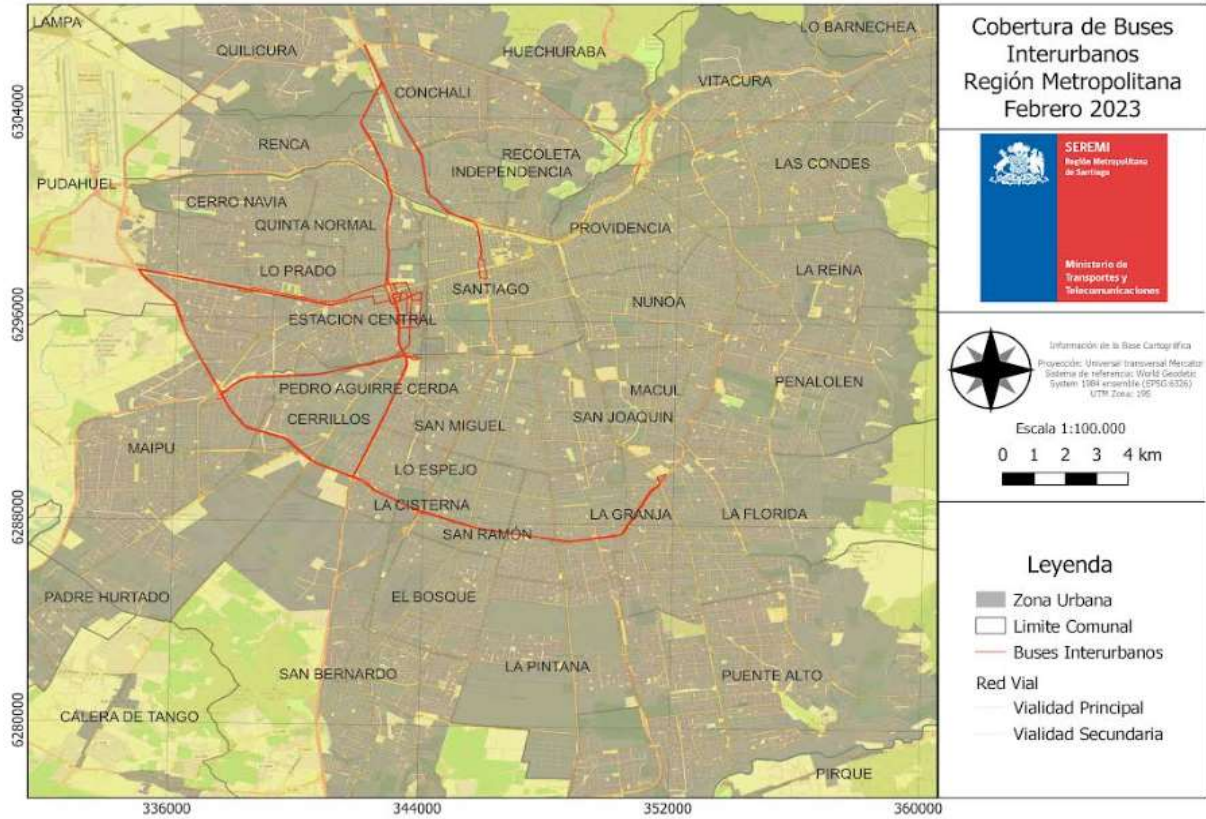
Por otra parte, dentro del parque observado podemos encontrar vehículos que conforman flotas que entregan servicios de transporte público y privado, cuyos servicios se encuentran registrados y en algunas modalidades regulados por esta Secretaria Regional Ministerial, las operaciones de estas flotas concentran aproximadamente 50.075 vehículos los que se detallan en tabla a continuación:

MODALIDAD	TOTAL FOLIOS	FLOTA EN OPERACIÓN	ANTIGÜEDAD PROMEDIO	ANTIGÜEDAD MÁXIMA POR MODALIDAD
Bus Interurbano	24	1.598	2014	18
Bus Urbano	10	7.150	2015	12
Bus Rural	35	1.264	2015	12

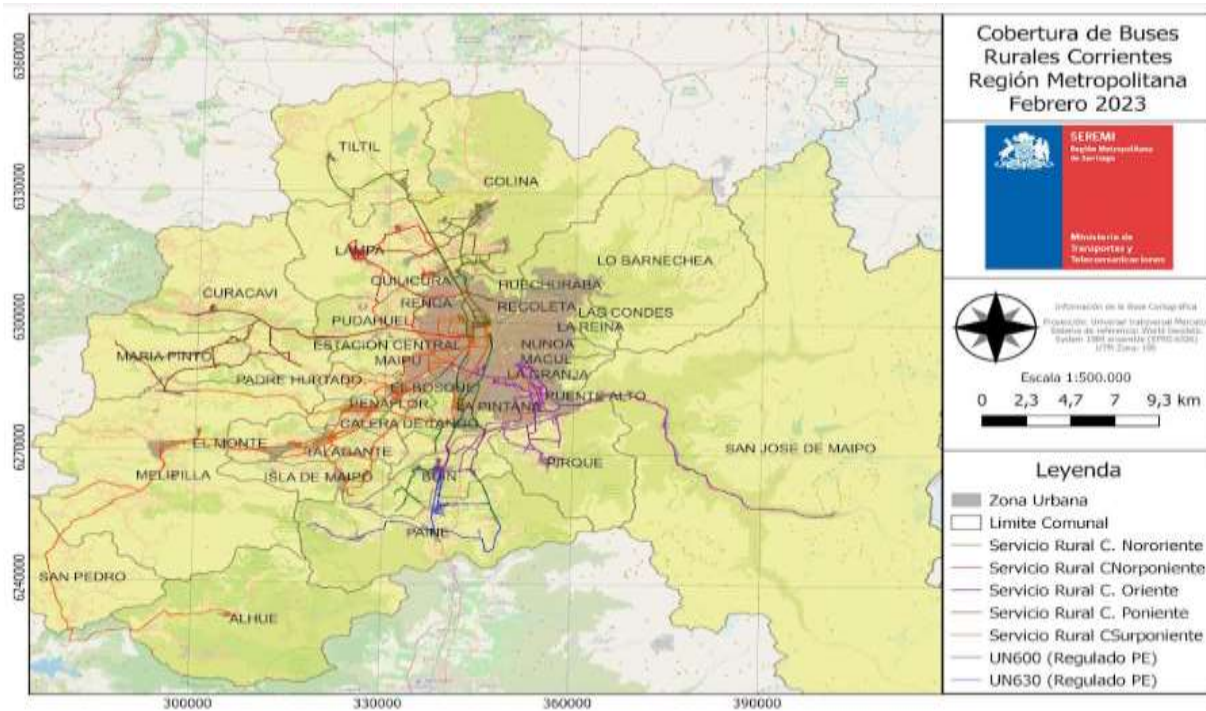
Bus Rural Periférico	45	439	2007	22
Taxi Básico	21.880	21.880	2015	12
Taxi Ejecutivo	213	2.841	2018	8 < 2.000 cc.
				10 ≥ 2.000 cc.
Taxi Turismo	832	832	2017	12
Taxi Colectivo Urbano	321	9.341	2015	12
Taxi Colectivo Rural	82	4.295	2016	12
Bus Aeropuerto	2	91	2019	10
Mini Bus Aeropuerto	3	344	2020	6

Fuente: Seremitt RM, enero 2023

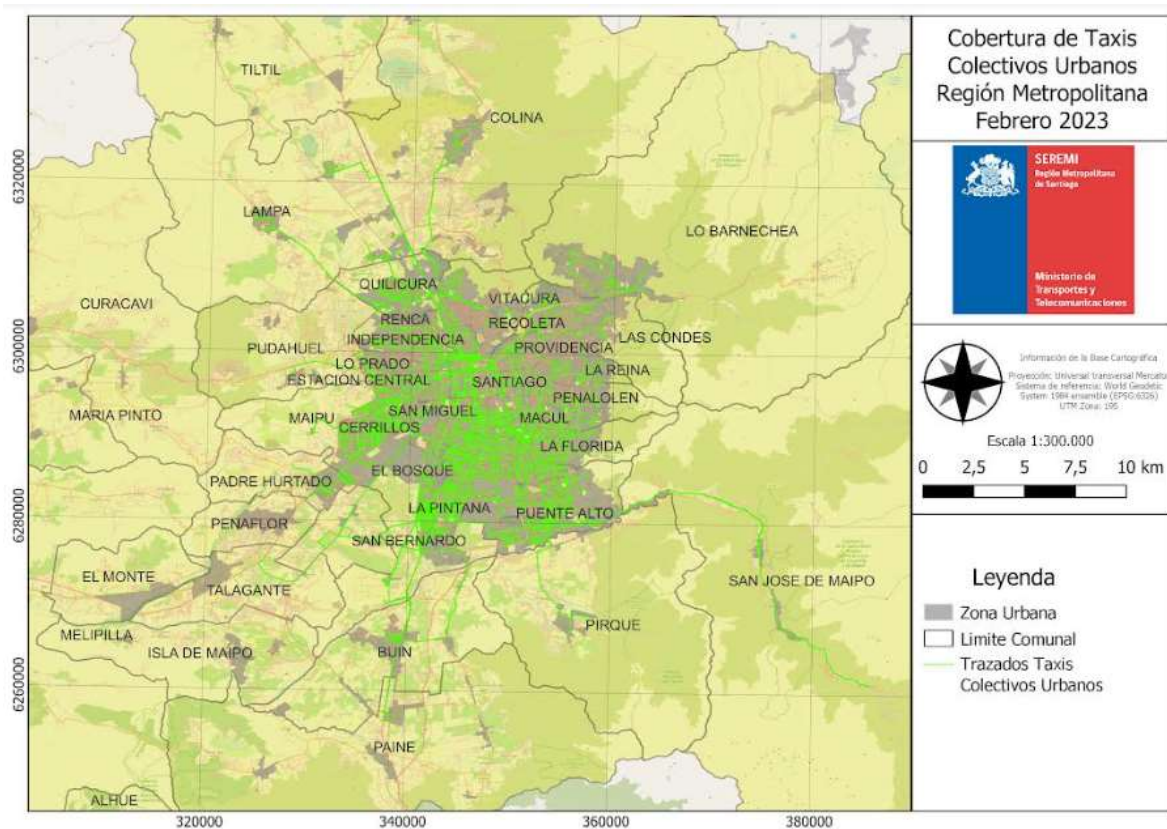
Ahora bien, sin considerar la operación de los buses urbanos cuyo uso vial corresponde al detallado en el anexo del ORD. N°3148, ya mencionado, los servicios de transporte público, cuyos recorridos se encuentran identificados en sus respectivos certificados de inscripción, esto es: Buses Interurbanos – Buses Rurales y Taxis Colectivos Urbanos, la cobertura vial utilizada se observa en los planos que a continuación se insertan, 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, lo que supone un mayor uso de vías, junto con modificaciones o incorporaciones de nuevos trazados, lo que se puede apreciar a continuación:



Plano N°2: Uso de vías Buses Interurbanos RM.



Plano N°3: Uso de vías Buses Rurales RM.



Plano N°4: Uso de vías Taxis Colectivos Urbanos RM.

3. CONCLUSIÓN:

Teniendo presente lo analizado y sobre la base de asegurar la prestación de servicios de transporte público a todos los habitantes de la Ciudad de Santiago, resulta indispensable generar un mecanismo que permita mejorar y dar continuidad 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, en especial dado el aumento progresivo en la circulación de vehículos particulares, que ocasionan una mayor congestión en las vías a licitar.

Sobre el particular, 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 enfrentadas 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.