



**Subsecretaría de Transportes
Ministerio de Transportes y
Telecomunicaciones**

ORD. SM/AO/UA N° **7998**

ANT.: ORD. N° 7014 de fecha 06 de octubre de 2016, del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones Sr. Andrés Gómez-Lobo Echenique.

MAT.: Remite informe solicitado.

SANTIAGO, 21 OCT 2016

**DE: SR. MATÍAS SALAZAR ZEGERS
SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL DE TRANSPORTES
Y TELECOMUNICACIONES, REGIÓN METROPOLITANA**

**A: SR. ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

En atención al documento del ANT., a través del cual solicita enviar informe previo requerido al tenor de lo señalado en el artículo 3° de la Ley 18.696, se procede a remitir el informe solicitado, elaborado por esta Secretaría Regional.

Sin otro particular, saluda a usted,

MATÍAS SALAZAR ZEGERS
Secretario Regional Ministerial
Transportes y Telecomunicaciones
Región Metropolitana

SSO/CAA

Distribución:

- Interesado
- Área de Operaciones R.M.
- Área Legal, Seremitt R.M.
- Oficina de Partes



INFORME ARTÍCULO 3 LEY 18.696.

SECRETARÍA REGIONAL MINISTERIAL DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES REGIÓN METROPOLITANA

1. ANTECEDENTES GENERALES.

Mediante ORD. N° 7014 de fecha 06 de octubre de 2016, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Sr. Andrés Gómez-Lobo Echenique, 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 (Ingreso N° 40634, 07-10-2016), enviar un informe con el respectivo pronunciamiento.

2. MATERIA

En la Región Metropolitana, específicamente las vías emplazadas en la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, 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.

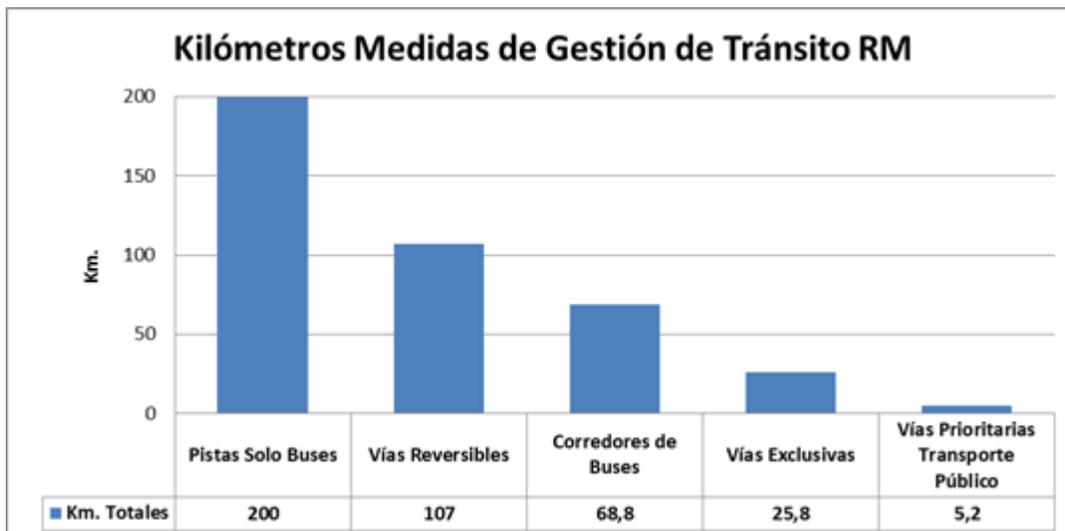
Al encontrarnos en un constante crecimiento poblacional, la alta demanda por la utilización de vías ha impactado significativamente los tiempos de viaje y ha generado efectos negativos relacionados con la contaminación y con una alta congestión. Por ello, esta Secretaría Regional, en uso de sus atribuciones y cumpliendo con sus obligaciones, entre otras acciones, gestiona todos los años el **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° 66/2009, que realiza la

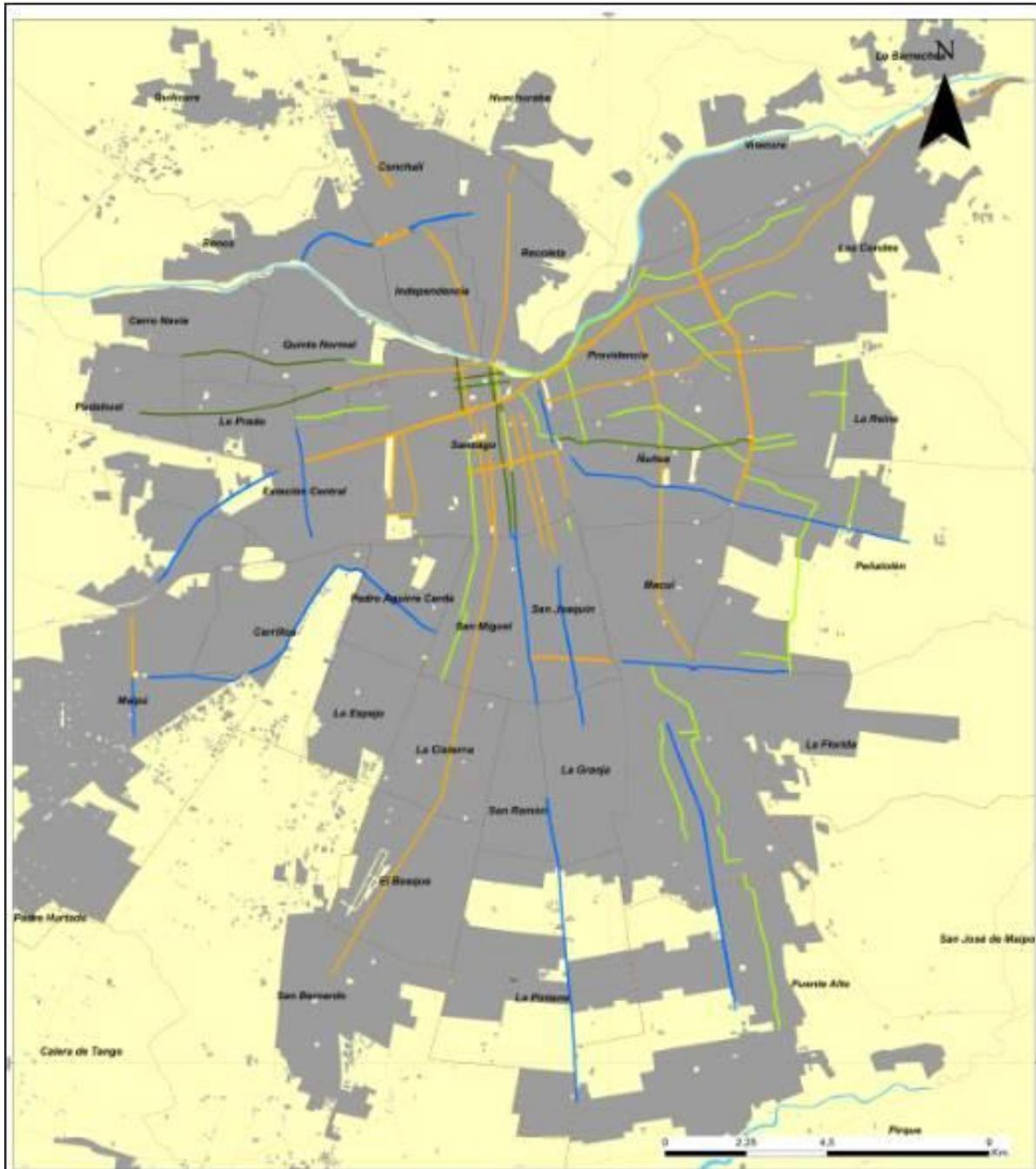
Reformulación y Actualización del Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana (PPDA).

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 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, 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 región, conforme al siguiente detalle y al plano que se aprecia a continuación:





LEYENDA	NOMBRE	INSTITUCION
Red Met	Metro Plus (Suave)	<p>SEREMITT Región Metropolitana</p> <p>Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones</p>
Zona Urbana	Vías Esclusivas	
Provincias Reg. Metro	Vías Esclusivas con Prioridad TP	
Corredores de Buses	Vías Reversibles	

**MEDIDAS DE GESTIÓN DE TRANSITO
REGIÓN METROPOLITANA OCTUBRE 2016**

En cuanto al total de vehículos en la Región Metropolitana, la información publicada por el Instituto Nacional de Estadística (INE), señala que el parque de vehículos en circulación, por tipo, en la región, alcanza a 1.906.209, según las estadísticas del año 2015, conforme se observa en la siguiente tabla:

REGIÓN	TOTAL DE VEHÍCULOS		
	TOTAL	MOTORIZADOS	NO MOTORIZADOS
XIII Metropolitana	1.906.209	1.877.667	28.542

Fuente: INE 2015

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, 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 74.000 vehículos, según la siguiente composición:

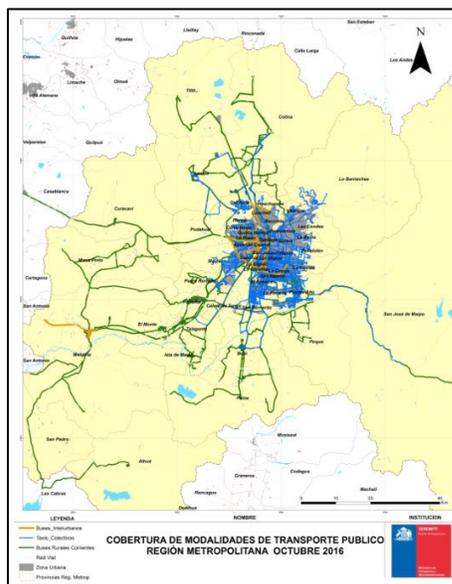
REGISTROS OCTUBRE 2016							
MODALIDAD	TOTAL FOLIOS	TOTAL DE RESPONSABLES	TOTAL ITINERARIOS	FLOTA EN OPERACIÓN	ANTIGÜEDAD PROMEDIO MODALIDAD (AÑOS)		ANTIGÜEDAD MÁXIMA POR MODALIDAD
Bus Interurbano	28	28	81	3.012	7	2009	18
Bus Urbano	7	7	377	6610	6,6	2009	12
Bus Rural	39	31	135	1.899	6,7	2010	12
Taxi Básico	23.966	18.932	23.966	23.966	6,2	2011	12
Taxi Ejecutivo	219	219	219	3.426	3,1	2013	8 < 2.000 cc.
							10 ≥ 2.000 cc.
Taxi Turismo	666	668	666	666	3,0	2013	12

Taxi Colectivo Urbano	327	214	366	10.408	7,0	2011	12
Bus Aeropuerto	2	2	6	34	3,6	2012	10
Mini Bus Aeropuerto	2	2	2	315	2,1	2014	6
Bus Escolar Urbano	672	559	672	672	9,5	2009	14
Mini Bus Escolar Urbano	7.061	5.609	7.061	7.061	9,6	2008	14
Transporte Privado	7.632	9.245	0	15.929	4,6	2011	12

Fuente: Seremitt RM

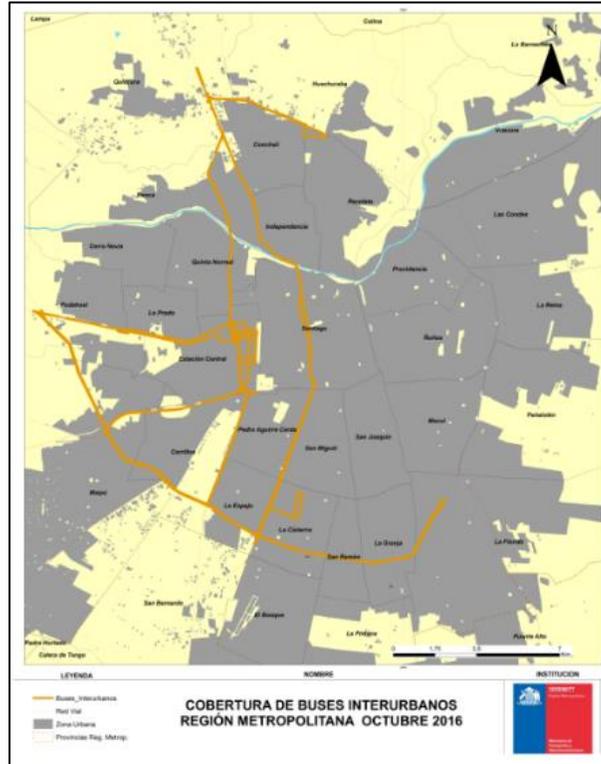
En este mismo orden de ideas, sin considerar la operación de los buses urbano cuyo uso vial corresponde al detallado en el anexo del ORD. N° 7014 de fecha 06 de octubre de 2016, mediante el cual se requiere el presente informe, los servicios de transporte público, cuyos recorridos se encuentran identificados en sus respectivos certificados de inscripción, esto es: Buses Interurbanos – Buses Rurales y Taxis Colectivos Urbanos, la cobertura vial utilizada se 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 un mayor uso de vías, respecto del que es posible apreciar a continuación:

- Cobertura General



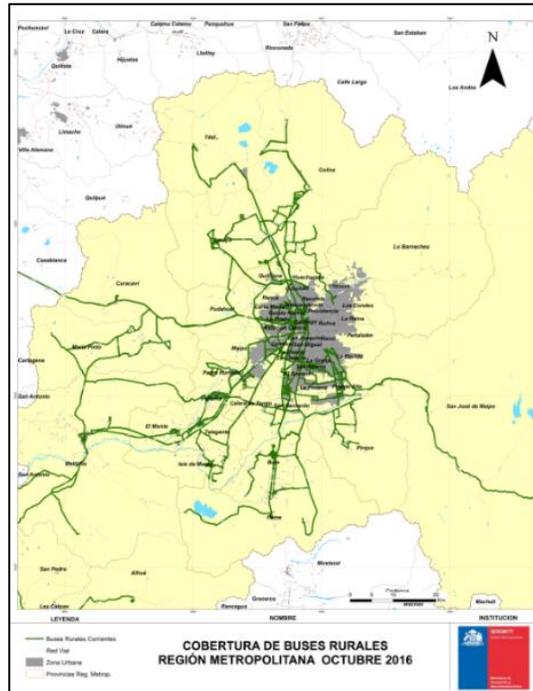
Fuente: Seremitt RM

- Detalle Cobertura Buses Interurbanos



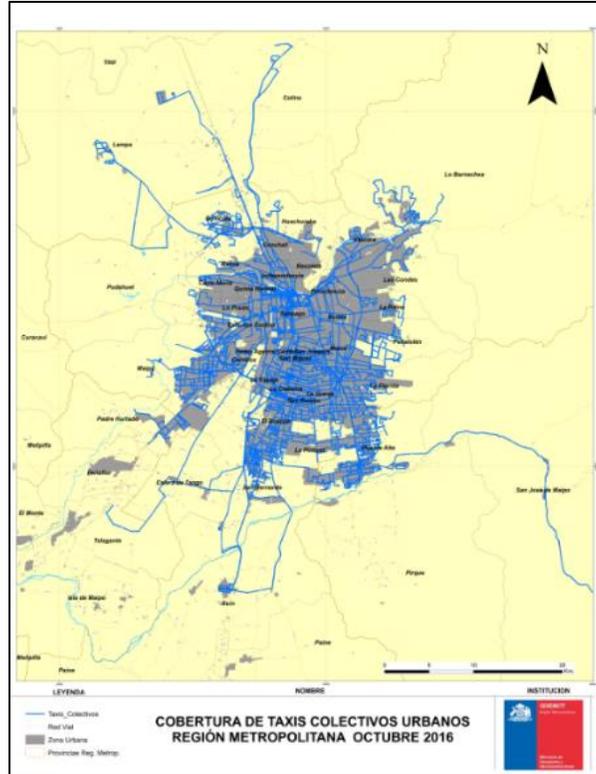
Fuente: Seremitt RM

- Detalle Cobertura Buses Rurales



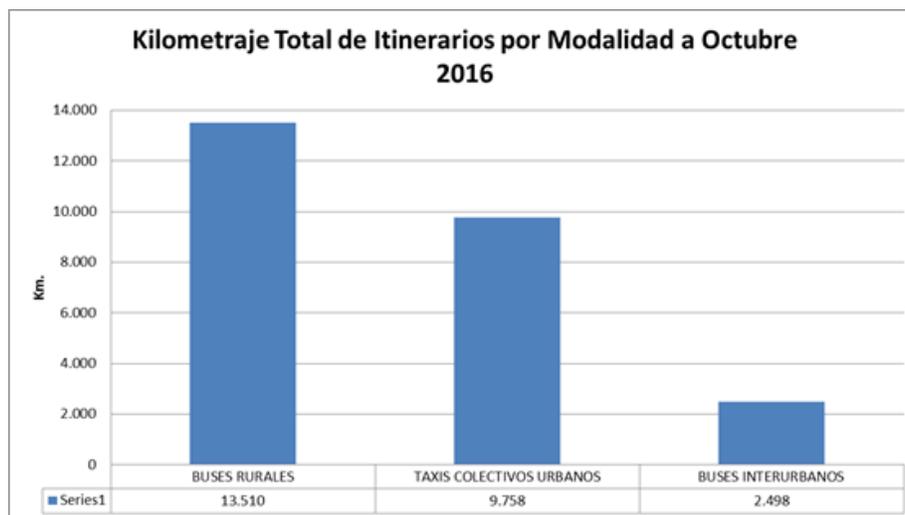
Fuente: Seremitt RM

- Detalle Cobertura Taxis Colectivos Urbanos



Fuente: Seremitt RM

- Kilometraje total de coberturas vial definida en certificados de inscripción en el RNSTP para la modalidad de Buses Interurbanos – Buses Rurales y Taxis Colectivos Urbanos



Fuente: Seremitt 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.

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 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.