



## **INFORME ARTÍCULO 3 LEY 18.696.**

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

#### **1. ANTECEDENTES GENERALES.**

Mediante ORD. N° 33454/2024 DTPM, de fecha 08 de noviembre de 2024, 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°186176/2024), 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, configurando una dinámica en la operación muy compleja para los servicios de transporte.

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. Asimismo, ha existido un aumento en la población de la ciudad, lo cual ha repercutido en que más personas requieran usar los servicios de transporte, y éstos sean de forma más eficiente.

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

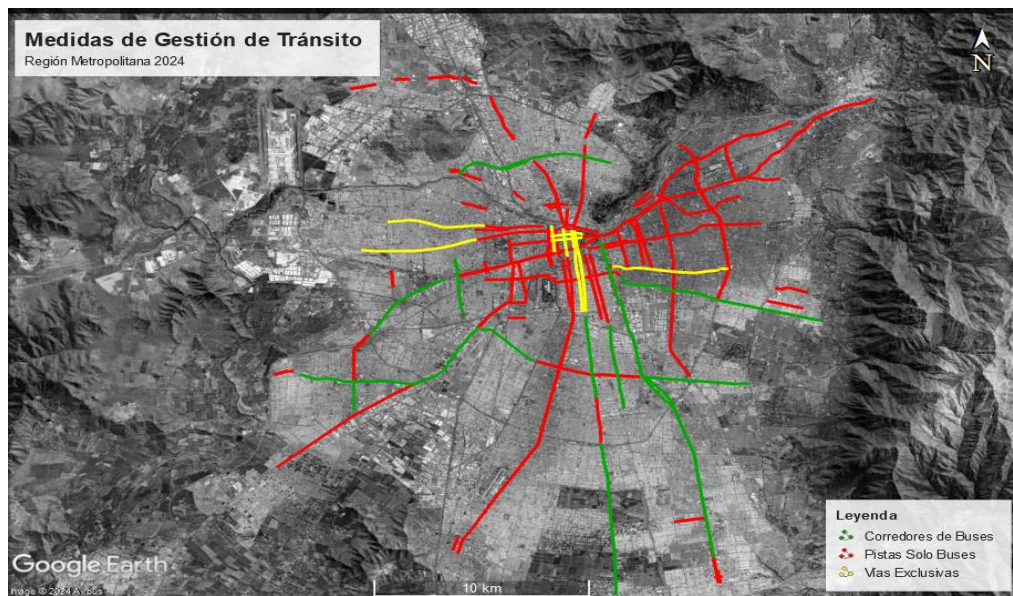
conjunto con otros actores de este ministerio, tales como el Programa Nacional de fiscalización, la Unidad Operativa del Control de Tránsito y el Directorio de Transporte Público Metropolitano, en donde se efectúan las medidas establecidas en el PPDA para la gestión de episodios críticos de contaminación 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, y en donde en los últimos años se han aumentado la red de vías prioritarias para el transporte público metropolitano.

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.

## 1. Red de Prioridad para Buses y Vehículos de Emergencia

A la fecha, se cuenta con una amplia malla de vías prioritarias para transporte público, los cuales se espera poder aumentar en el corto plazo, como se puede apreciar en el siguiente mapa:



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

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

Se ha continuado con la renovación de flota del sistema de transporte urbano RED, incluyendo buses más modernos y limpios con un total a la fecha de octubre del presente año de:

Norma						Total General
Tipo Flota	Eléctrico	EPA 98 O EURO III	EPA 98 O EURO III F	EURO V	EURO VI	
Auxiliar	8	20	259	272	3	562
Flota Base	2288	141	901	804	2.364	6.498
Flota Reserva	186	22	39	77	181	505
Flota Soporte	-	-	-	64	1	65
<b>Total General</b>	<b>2.482</b>	<b>183</b>	<b>1.199</b>	<b>1.217</b>	<b>2.549</b>	<b>7.630</b>

Cuadro N°1: Cantidad de buses del sistema RED y su característica de emisión. Fuente: Seremitt RM.

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, en la región, alcanza a un poco más de dos millones cuatrocientos mil vehículos, según las estadísticas del año 2023, conforme se observa en la siguiente tabla:

REGIÓN	TOTAL DE VEHÍCULOS		
	TOTAL	MOTORIZADOS	NO MOTORIZADOS
XIII Metropolitana	2.400.417	2.367.680	32.737

Cuadro N°2: Vehículos motorizados RM. Fuente: INE.

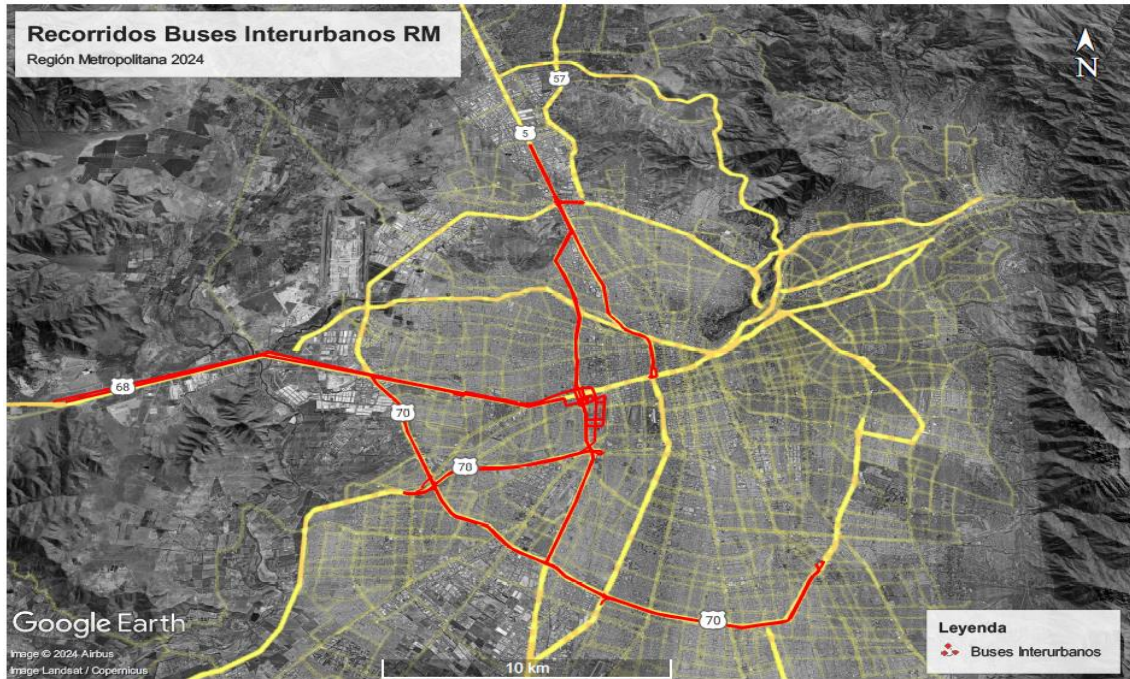
Por otra parte, dentro del parque observado podemos encontrar vehículos que conforman flotas que entregan servicios de transporte público y privado, cuyos servicios se encuentran registrados y en algunas modalidades regulados por esta Secretaría Regional Ministerial, las operaciones de estas flotas concentran aproximadamente 48 mil vehículos, los que se detallan en tabla a continuación:

REGISTRO SEPTIEMBRE 2024			
MODALIDAD	FLOTA EN OPERACIÓN	ANTIGÜEDAD PROMEDIO MODALIDAD (AÑOS)	ANTIGÜEDAD MÁXIMA POR MODALIDAD
Aeropuerto Fijo	70	3 años	15 años
Aeropuerto Variable	320	2 años	15 años
Interurbano	1329	8 años	18 años
Rural Corriente	1045	8 años	15 años
Rural Periférico	379	16 años	22 años
Taxi Colectivo Rural	4428	6 años	16 años hasta 2028
Taxi Básico	19.799	7 años	16 años hasta 2028
Taxi Colectivo Urbano	8.840	7 años	16 años hasta 2028
Taxi Ejecutivo	2.666	4 años	10 años
Taxi Turismo	825	5 años	16 años hasta 2028
RED	7.675	6 años	Según criterios especif.

Cuadro N°3: Vehículos de Transporte Inscritos en Seremitt RM. Fuente: Seremitt RM.

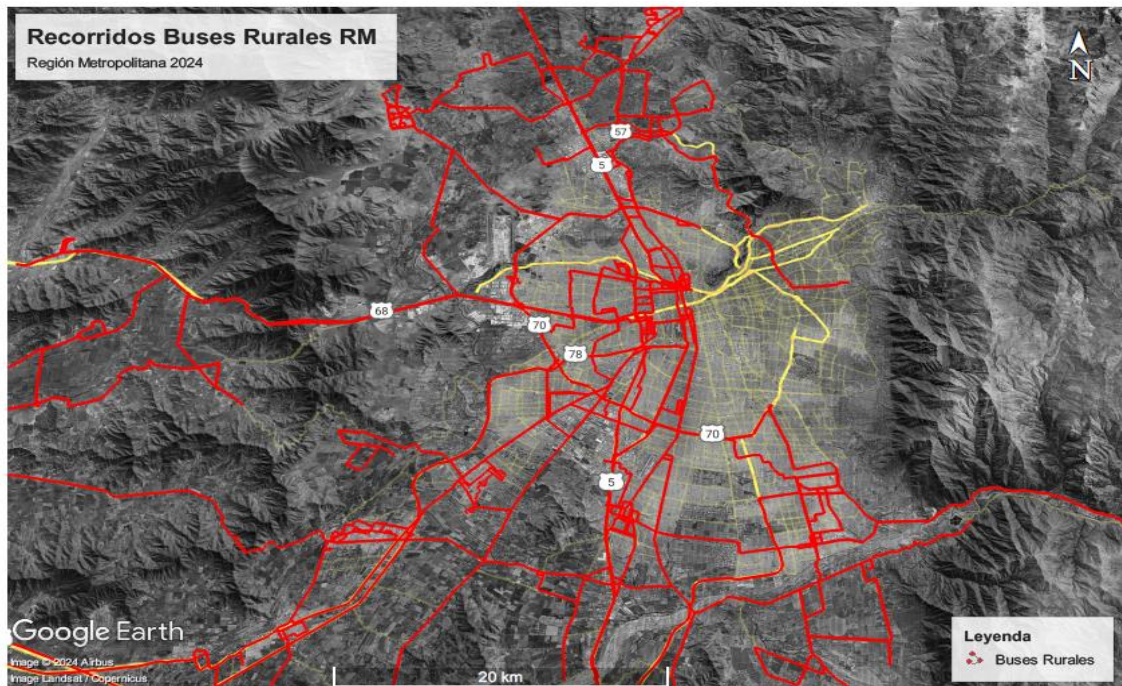
Ahora bien, sin considerar la operación de los buses urbanos cuyo uso vial corresponde al detallado en el anexo del ORD. N°3148, ya mencionado, los servicios de transporte público, cuyos recorridos se encuentran identificados en sus respectivos certificados de inscripción, esto es: Buses Interurbanos – 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:

- Detalle Cobertura Buses Interurbanos



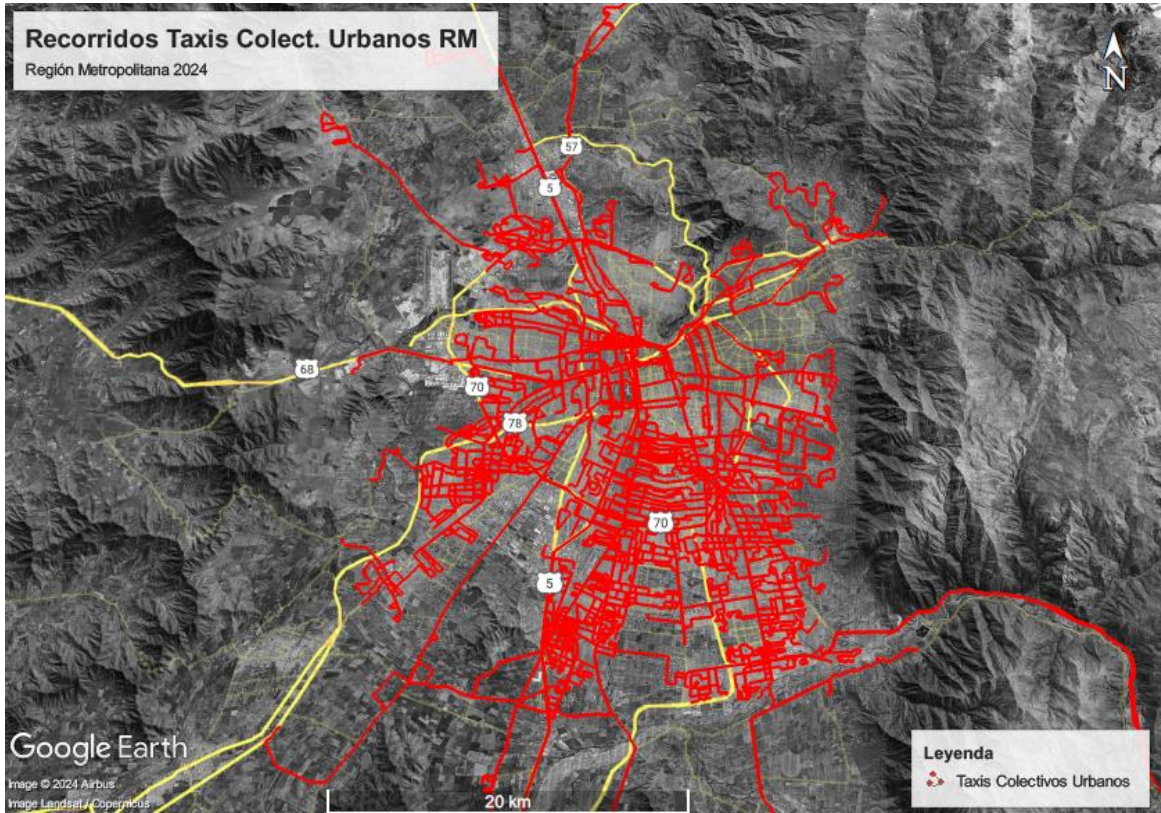
Fuente: Seremitt RM

- 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 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, como también sectores en las comunas de Lampa y Padre Hurtado, que fueron incorporadas al sistema recientemente, 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.