

PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL

Región de Arica y Parinacota





PARADA
MIXTA



PARADA MIXTA



PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL

Región de Arica y Parinacota

Superficie (km2)	16.899		
Densidad (hab/km2)	11		
Población Total	179.615		
Población Urbana	160.581		
Población Rural	19.034		
Capital Regional	Arica		
Provincias	Comunas	Población Comunal	Población Provincial
Arica	Arica	175.452	177.223
	Camarones	1.771	
Parinacota	Putre	1.172	2.392
	General Lagos	1.220	

Fuente: INE - Subdere



© Biblioteca del Congreso Nacional de Chile

I. ANTECEDENTES GENERALES

La Región de Arica y Parinacota se extiende entre los paralelos 17°30' y 19°14' de latitud sur y desde el meridiano 68°50' de longitud oeste hasta el océano Pacífico. Limita al norte con el Perú, al sur con la Región de Tarapacá, al este con Bolivia y al oeste con el océano Pacífico. Tiene una superficie de 16.873,3 km², que corresponde al 2,23% de Chile Americano e Insular.

La Región de Arica y Parinacota es la tercera menos poblada del país. Además, es donde se concentra la mayor población aimara y una importante cantidad de inmigrantes de Perú y Bolivia, los que habitan principalmente en zonas urbanas.

Nueva región

El proyecto de ley para crear esta nueva región se inició en octubre de 2005 y finalizó cuando la Presidenta Michelle Bachelet firmó la ley N° 20.175 en marzo de 2007, creando la XV Región de Arica y Parinacota.

Situación Demográfica:

Su capital es Arica y está dividida administrativamente en dos provincias: Arica y Parinacota. La primera tiene una superficie de 8.726,4 km² y es la más poblada de



la región, ya que en ella viven 177.233 personas. Posee dos comunas: Arica y Camarones.

La segunda alcanza una superficie de 8.146,9 km² y tiene una población de 2.392 habitantes. También se divide en dos comunas: Putre y General Lagos.

La población urbana presenta altos índices de concentración, llegando al 91.83% del total de la población regional, ya que esta se concentra específicamente en la ciudad de Arica.

II. ZONIFICACIÓN

Para el análisis del transporte en la región, se dividirá en zonas:

1. Zona I-Arica: Urbano y Rural.
2. Zona II-Camarones: Rural
3. Zona III-Putre: Rural.
4. Zona IV: General Lagos: Rural.

1. Zona I - Arica

- **Urbano:** contempla a la ciudad en sí, posee una alta concentración de población, altos ingresos y su transporte público es regular. Es la única ciudad urbana en la región y dónde se concentran las principales actividades económicas y productivas.
- **Rural:** contempla el resto de la comuna que circunda a la ciudad de Arica, desde la costa a la planicie, antes de llegar a la pre-cordillera. Sus habitantes viven en estancias o localidades, se caracteriza por una baja concentración de población.

Esta zona es atravesada por la carretera 5-A y 11-CH, lo cual se traduce en que sus localidades se acercan a esta vía y convergen a su principal centro de interés: Arica. Zona de bajos ingresos.

El transporte público regular es precario en tarifas y frecuencia, los servicios comienzan o terminan en Arica, pero principalmente hacia los valles de Lluta, Azapa y Caleta Vitor. El resto de sectores que cercanos a la ciudad carecen de Transporte Público.

2. Zona II - Camarones

Sector íntegramente rural. Abarca desde la costa, pre-cordillera hasta la cordillera. Sus habitantes viven en estancias o localidades, tiene una baja concentración de población.

Esta zona es atravesada por la carretera 5-A, sus localidades se acercan a esta principal vía y convergen a su centro de interés: Cuya, capital comunal.

El transporte público regular es precario en tarifas. El sector Cordillera no cuenta con transporte público. Existe un sólo servicio de transporte rural que recorre el Valle de Codpa hasta Guañacagua. El transporte público subsidiado recorre las localidades de Caleta Camarones, Camarones, Cobija e Illapata. Existen zonas sin transporte público: Parcohaylla, Mulluri, Ofragia, Calachoco, Cerro Blanco, donde es necesario implementar nuevos servicios.

3. Zona III - Putre

Sector rural. Es la segunda comuna más importante de la región, abarca los sectores de pre-cordillera a cordillera. Sus habitantes viven en estancias o localidades, se caracteriza por su baja concentración poblacional.

La carretera 11-Ch atraviesa esta zona, desde el oeste al este y viceversa, por lo que sus localidades se acercan a esta principal vía y convergen Putre, capital comunal y provincial. El transporte público regular es precario en tarifas. El sector Cordillera (Guallatire) no cuenta con transporte público.

4. Zona IV General Lagos:

Sector rural, se caracteriza por ser conocida como la puerta de entrada de Chile. Es la comuna más pequeña de la región, y abarca los sectores de pre-cordillera a cordillera, con una baja densidad demográfica. Sus localidades están cercanas a los tres principales caminos viales: Sector Línea, Sector Centro y Sector Carretera, los que convergen en Visviri, la capital comunal.

Debido a la lejanía de los sectores -en promedio siete horas de viaje- el transporte público regular es precario en tarifas por el sector carretera; en comparación al sector Línea y Centro, el cual posee transporte público subsidiado. Por lo anterior, es necesario potenciar o mejorar el servicio ya existente e implementar nuevos servicios en los sectores individualizados donde no existe.



III. ANÁLISIS TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL

Modo	Vehículos Vigentes al 31.07.2013	Promedio Antigüedad
Taxi Colectivo Urbano	2.021	8,9
Taxi Colectivo Rural	146	7,7
Taxi Básico	405	7,4
Taxi Turismo	351	5,4
Taxi Ejecutivo	9	0,8
Transporte Mayor Urbano	256	8,9
Transporte Mayor Rural	40	11,4
Transporte Interurbano	43	10,4
Transporte Escolar	279	11,1
Taxi Internacional Arica - Tacna	129	11,1
Buses Internacional Arica – Tacna	28	12,2
Buses Internacional Arica - Bolivia	9	4,2

Caracterización Sistema de Transporte Terrestre

1. Transporte Mayor Urbano (Taxibus)

Bajo la modalidad de Bus Urbano Corriente operan un total de 256 taxibuses, los que operan sólo en la ciudad de Arica, único centro urbano de la región:

Líneas	Nombre	Flota Vigente	Antigüedad Promedio
5	Sociedad Anónima Cerrada Etrapas S. A.	75	8,2
7	Asociación Gremial de Dueños de Taxibuses Línea 7 Variante 7A 7B	105	8,8
2	Transportes Línea Dos Sociedad Anónima	76	9,5
		256	8,9

2. Transporte Menor Urbano (Taxis Colectivos)

Al igual que el transporte público mayor, el servicio de locomoción menor del tipo taxi colectivo, sólo existe en la ciudad de Arica, que opera con un total de 2.021 vehículos inscritos y vigentes en el registro. Los detalles de este modo se presentan

	Flota Vigente	Nro. de Líneas	Promedio Antigüedad
Líneas Taxi Colectivo Urbano	2.021	26	7,7

3. Transporte Mayor Rural

Bajo la modalidad de bus rural corriente están inscritos 39 operadores, que pueden realizar uno o más servicios dentro de la región. Hay que indicar que de este conjunto, mediante una limpieza del registro, se determinó que sólo existen 22 operadores de servicios vigentes, de ellos 7 están bajo la modalidad de Subsidio de Zonas Aisladas y 15 operadores privados no subsidiados.

	Rural Subsidiado	Rural Privado	Total
Buses Vigentes	7	15	22
Servicios Inscritos	11	19	30
Antigüedad Promedio	2,6	9,8	7,9

4. Programa Renueva tu Micro

La región fue una de las primeras en implementar este programa, el cual ya está en su tercer año. En el año 2011, el concejo regional aprobó 515 millones para ser utilizados en, ya que el parque a términos de 2010 era de 366 máquinas con una antigüedad promedio de 18,9 años.

El primer lanzamiento fue a mediados del año 2011, donde se recibieron 66 postulaciones en total, pero llegaron a término sólo 43 máquinas con un monto cercano a los 212 millones de pesos. Para el año 2012, del total de postulaciones, sólo 23 llegaron al final del proceso, por un monto cercano a los \$98 millones. Mientras que en el 2013, del total de postulaciones, sólo se renovaron 15 máquinas con un monto cercano a 82 millones.

De esta manera, con dicho programa se han renovado 81 vehículos, con una inversión total de 392 millones, de los cuales 39 máquinas son vehículos 0 km. Hay que indicar, que del total de vehículos mencionados, sólo uno ha sido para el transporte rural.

Es así, que a pesar de lo relevante que ha sido el programa, el parque vehicular se redujo de 366 a 252 máquinas, es decir, ocurrió una pérdida de 104 máquinas al parque indicado, pero a su vez se redujo la antigüedad promedio del parque de 18.9 a 8.5 años.



IV. ANÁLISIS POR ZONA

1.- Comuna de Arica

1.1. Servicio Urbano

Está supeditado a la zona definida como Arica Urbano. La repartición a nivel de flota en dicha zona, es la siguiente:



Zona	Bus	Taxis colectivos
Arica Urbano	256	2.021

Transporte Mayor Urbano:

Bajo la modalidad de bus urbano corriente, operan un total de 256 taxibuses, distribuidos sólo a la ciudad de Arica, ya que es el único centro urbano dentro de la región. Las características de la misma, se presentan en la siguiente tabla:

Líneas	Nombre	Flota Vigente	Antigüedad Promedio
5	Sociedad Anónima Cerrada Etrapas S. A.	75	8,2
7	Asociación Gremial de Dueños de Taxibuses Línea 7 Variante 7A 7B	105	8,8
2	Transportes Línea Dos Sociedad Anónima	76	9,5
		256	8,9

Transporte Menor Urbano:

Al igual que el transporte público mayor, el servicio de locomoción menor del tipo de servicio taxi colectivo sólo existe en la ciudad de Arica, donde opera con un total de 2.021 vehículos inscritos y vigentes en el registro

	Flota Vigente	Nro. de Líneas	Promedio Antigüedad
Líneas Taxi Colectivo Urbano	2.021	26	7,7

1.2. Servicio Rural:

Está adscrito a la zona definida como Arica Rural, en la cual se registran servicios de locomoción colectiva formales autorizados dentro de la zona involucrada.

De acuerdo a lo anterior, se cuenta con servicio de transporte público mayor, enmarcado al Subsidio de Zonas Aisladas, que es sólo uno en la zona indicada y con punto de inicio en Arica. De esta manera se tiene:

Servicio	Localidades Beneficiadas	Frecuencia
Acha – Arica	Acha	Tres veces al día de lunes a viernes. Dos veces al día sábado y domingo.

Se presentan además once servicios bajo el concepto de transporte público mayor, es decir, no licitado o sin subsidio:

Servicio	Localidades Beneficiadas	Frecuencia	Folios
Caleta Vitor– Arica	Caleta Vitor	Dos veces al día, lunes y viernes.	1
Linderos – Arica	El Morro, Poconchile y Linderos	Dos veces al día lunes a sábado. Una vez día domingo.	5
Sora - Arica	Poconchile, Molino, Chapisca y Sora	Dos veces al día, de lunes a domingo.	1
Valle de Azapa– Arica	San Miguel, Pampa Algodonal y Tignamar	Dos veces al día, de lunes a sábado por folio.	4

En relación al Servicio de transporte público menor rural, este servicio se presenta hacia los dos valles principales que circundan a la ciudad de Arica: Valle de Azapa y Valle de Lluta, los cuales inician sus servicios en la ciudad antes indicada; bajo dicha modalidad son cuatro empresas que desarrollan el servicio. De esta manera tenemos que:

Servicio	Nro. Vehículos
Valle de Azapa	103
Valle de Lluta - Azapa	43



1.3. Servicio Transporte Escolar:

Según indica el Registro Nacional de Transporte Escolar, en esta región existen 279 vehículos inscritos, los cuales operan tanto en zonas urbanas y rurales. Hay que destacar que en la actualidad, gracias a los aportes de la ley 20.378, dicha zona cuenta con 6 servicios que operan en seis colegios, que son subsidiados por el Programa de Transporte Escolar. El detalle de los servicios se indica a continuación:

Servicio	Localidades Beneficiadas	Modalidad	Alumnos Beneficiados
Escuela F-3 Dario Salas Díaz	Valle de Azapa	5 veces a la semana	270
Escuela G-31 Pampa Algodonal	Valle de Azapa	5 veces a la semana	24
Liceo Agrícola F-25 José Abelardo NúñezMurúa	Valle de Azapa	5 veces a la semana	200
Escuela G-28 España	Valle de Azapa	5 veces a la semana	113
Escuela G-55 Valle de Chaca	Caleta Vitor, Chararilla, Chaca	5 veces a la semana	17
Escuela G-117 Molinos	Bocanegra, Molinos, Chapisca	5 veces a la semana	11

1.4. Desafíos de la zona:

Lo que se requiere para potenciar y mejorar en esta zona es:

- a) Implementar medidas regulatorias dentro de la zona urbana de Arica para el transporte público mayor.
- b) Optimizar los circuitos de transporte menor, de manera tal de mejorar la conectividad entre transporte mayor y menor.
- c) Evaluar las condiciones necesarias para mejorar las actuales condiciones de los terminales.
- d) Mejorar el diseño y control del sistema de transporte público menor.
- e) Generar un programa de señaléticas en las vías públicas urbanas, con las entidades públicas involucradas (Municipalidad y Serviu) y que tengan relación con el transporte público urbano.
- f) Evaluar un programa de pavimentación de calles, para mejorar las vías de circulación de transporte público mayor/menor y con las entidades públicas involucradas (Municipalidad y Serviu).
- g) Fortalecer y mejorar el control de transporte público rural.
- h) Mejorar cobertura de zonas rurales que presenten condiciones de aislamiento o deficiente conectividad.
- i) Mejorar o implementar refugios peatonales.
- j) Implementar un plan de señaléticas, en vías públicas enroladas o localidades de la zona.
- k) Generar un plan de mejoramiento de vías con las entidades involucradas (Municipalidad o MOP), en sectores que se generen cortes de caminos y suspensión de servicios.
- l) Generar un plan de mejoramiento o pavimentación de vías rurales con las entidades involucradas (Municipalidad o MOP), para mejorar la calidad de las vías (ripiados a carpeta asfáltica).
- m) Evaluar la implementación de un terminal Rural en la zona de Arica, que permita exclusividad del servicio a dichos sectores rurales o extremos de la región.
- n) Evaluar condiciones de mejoramiento del terminal que es utilizado en el transporte interurbano.

2.- Comuna de Camarones

2.1. Servicio Urbano

No existe, por la característica de la zona.

2.2. Servicio Rural

No se registran servicios de locomoción colectiva formales autorizados dentro de esta zona ya que en la práctica todos los servicios existentes hacia dicho sector están sujetos, esencialmente, a las inscripciones de Transporte Público Rural que se realiza en Arica y es dónde se inician los servicios de transporte público rural.

En función a lo anterior, se presentan cuatro servicios bajo el concepto de Subsidios de Zonas Aisladas, que son los siguientes:

Servicio	Localidades Beneficiadas	Frecuencia
Cochiza – Arica	Camarones, Talpate, Huancarane, Pampanune, Cochiza	Una vez al día, lunes, miércoles, viernes y Domingo.
1) Cobija – Arica	Timar, Cobija	Una vez al día, martes y viernes.
2) Illapata – Arica	Chocaya, Pachica, Esquiña, Seigrupo, Cerro Blanco, Illapata	Una vez al día, miércoles y domingo.
Caleta Camarones – Arica	Cuya, Caleta Camarones	Una vez al día, lunes, martes, miércoles y viernes.

Existe un solo servicio bajo el concepto de transporte público mayor, es decir, no licitado y sin subsidio, que realiza lo siguiente:

Servicio	Localidades Beneficiadas	Frecuencia
Chitita – Arica	Codpa, Cerro Blanco, Ofragia, Guañacagua, Chitita.	Una frecuencia. Lunes, miércoles y viernes.

2.3. Desafíos de la zona:

Lo que se requiere para potenciar y mejorar en dicha zona es:

- Fortalecer y mejorar el control de transporte público rural.
- Mejorar cobertura de zonas rurales que presenten condiciones de aislamiento o deficiente conectividad.
- Mejorar o implementar refugios peatonales.
- Implementar un plan de señaléticas, en vías públicas enroladas o localidades de la zona.
- Generar un plan de mejoramiento de vías con las entidades involucradas (Municipalidad o MOP), en aquellos sectores que se generen cortes de caminos y suspensión de servicios.
- Generar un plan de mejoramiento o pavimentación de vías con las entidades involucradas (Municipalidad o MOP), para mejorar la calidad de las vías (ripiados a carpeta asfáltica).

3.- Comuna de Putre

3.1. Servicio Urbano:

No existe, por las características de la zona.

3.2. Servicio Rural:

Se registran servicios de locomoción colectiva formal autorizada dentro de la zona involucrada.

Bajo el concepto de Subsidios de Zonas Aisladas, se cuenta con tres servicios en que la localidad de Putre es punto de convergencia, y sólo uno con punto de inicio Arica. De esta manera se tiene que:

Servicio	Localidades Beneficiadas	Frecuencia
1) Tignamar – Putre	Tignamar, Saxamar, Lupica, Belén, Chapiquiña, Murmutani, Zapahuira	Una vez al día, miércoles
2) Caquena – Putre	Caquena, Parinacota, Chucuyo	Una vez al día, jueves (cada 15 días)
3) Socoroma – Putre	Socoroma	Una vez al día, Martes
Lupica – Arica	Lupica, Saxamar, Tignamar	Una vez al día, Martes y Viernes.

Ahora, se presentan once servicios bajo el concepto de Transporte Público Mayor, es decir, no licitado y sin subsidio, que realizan lo siguiente:

Servicio	Localidades Beneficiadas	Frecuencia
Putre - Arica	Putre	Una vez al día lunes a domingo
Socoroma - Arica	Socoroma	Una vez al día. Miércoles y sábado
Belén - Putre	Zapahuira, Chapiquiña y Belén	Una vez al día. Martes y viernes
Putre – Arica	Poconchile, Zapahuira, Socoroma y Putre	Una vez al día. Miércoles, viernes y domingo.

3.3. Servicio Transporte Escolar:

Hay que destacar que en la actualidad, gracias a los aportes de la ley 20.378, dicha zona cuenta con 2 servicios que opera en dos colegios, que son subsidiados por el Programa de Transporte Escolar. El detalle de los servicios se indica a continuación:

Servicio	Localidades Beneficiadas	Modalidad	Alumnos Beneficiados
Comuna de Putre			
Internado Escuela El Marqués E-43	Arica, Saxamar y Lupica	2 veces a la semana (lunes y viernes)	19
Internado Liceo Granaderos C-3 - Putre	Arica - Valle de Lluta - Zapahuira Socoroma - Visviri - Guacoyo - Chujlluta - Huayancayane	2 veces a la semana (lunes y viernes)	28

3.4. Desafíos de la zona

Lo que se requiere para potenciar y mejorar en dicha zona es:

- a) Fortalecer y mejorar el control de transporte público rural.
- b) Mejorar cobertura de zonas rurales que presenten condiciones de aislamiento o deficiente conectividad.
- c) Mejorar o implementar refugios peatonales.
- d) Implementar un plan de señaléticas, en vías públicas enroladas o localidades de la zona.
- e) Generar un plan de mejoramiento de vías con las entidades involucradas (Municipalidad o MOP), en aquellos sectores que se generen cortes de caminos y suspensión de servicios.
- f) Generar un plan de mejoramiento o pavimentación de vías con las entidades involucradas (Municipalidad o MOP), para mejorar la calidad de las vías (ripiados a carpeta asfáltica).

4.- Comuna de General Lagos:

4.1. Servicio urbano:

No existen, por las características de la zona.

4.2. Servicio rural:

Se registran servicios de transporte público rural formales y autorizados dentro de la zona involucrada, con la salvedad que su inscripción en el registro indica que sus servicios, en este caso, comienzan y terminan en la ciudad de Arica.

En función a lo anterior, sólo se presentan dos servicios bajo el concepto de Subsidios de Zonas Aisladas, que son los siguientes:

Servicio	Localidades Beneficiadas	Frecuencia
1) Visviri – General Lagos – Arica	Visviri, General Lagos, Chislluma, Ancara, Tacora, Villa Industrial, Humapalca, Ancolacane, Coronel Alcérreca	Una vez al día. Miércoles y domingo
2) Visviri – Huayancayane – Arica	Visviri, Huayancayane, Humaquilca, Acancayane, Cosapilla, Guacoyo, Pucara, Ancopujo, Chujlluta, Nasahuento, Colpitas	Una vez al día, Martes y viernes

Bajo el concepto de Transporte Público Mayor, existe el siguiente:

Servicio	Localidades Beneficiadas	Frecuencia
Visviri – Arica	Arica-Zapahuiria-Chucuyo-Parinacota-Chañopalka-Nasahuento-Chujlluta-Pukara-Guacoyo-Humaquilca-Huayancayane-Visviri	Una vez al día. Martes y viernes.



4.3. Servicio de Transporte Escolar:

Hay que destacar que en la actualidad, gracias a los aportes de la ley 20.378, dicha zona cuenta con 1 servicio que opera en un colegio, que son subsidiados por el Programa de Transporte Escolar. El detalle de los servicios se indica a continuación:

Servicio	Localidades Beneficiadas	Modalidad	Alumnos Beneficiados
Comuna de General Lagos			
Internado Escuela de Visviri G-35	Colpitas, Chapoco, Ancolacane, Chujlluta, Pucara, Guacoyo, Cosapilla, Humaquilca, Huayancayane	2 veces al mes, cada 15 días.	33

4.4. Desafíos de la zona:

Lo que se requiere para potenciar y mejorar en dicha zona es:

- Fortalecer y mejorar el control de transporte público rural.
- Mejorar cobertura de zonas rurales que presenten condiciones de aislamiento o deficiente conectividad.
- Mejorar o implementar refugios peatonales.
- Implementar un plan de señaléticas, en vías públicas enroladas o localidades de la zona.
- Generar un plan de mejoramiento de vías con las entidades involucradas (Municipalidad o MOP), en aquellos sectores que se generen cortes de caminos y suspensión de servicios.
- Generar un plan de mejoramiento o pavimentación de vías con las entidades involucradas (Municipalidad o MOP), para mejorar la calidad de las vías (ripiados a carpeta asfáltica).

