

PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL



Región de Valparaíso





Valparaíso S.A.

11

XD-7753

212

PVA ANCHA
1º y 2º SECTOR
PEDRO MONTE

BX-YS-99

PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL

Región de Valparaíso

Antecedentes generales

Superficie (KM2)	16.396
Densidad (Hab/Km2)	110,6
Población Total	1.814.079
Población Urbana	1.660.081
Población Rural	153.998
Capital Regional	Valparaíso

Fuente: INE - Subdere



© Biblioteca del Congreso Nacional de Chile

I. INTRODUCCIÓN

Actualmente, la región cuenta con 389 servicios de transporte público de pasajeros, 292 de éstos, corresponden a servicios prestados con taxis colectivos, mientras que sólo 97, son prestados con buses. En el gráfico se

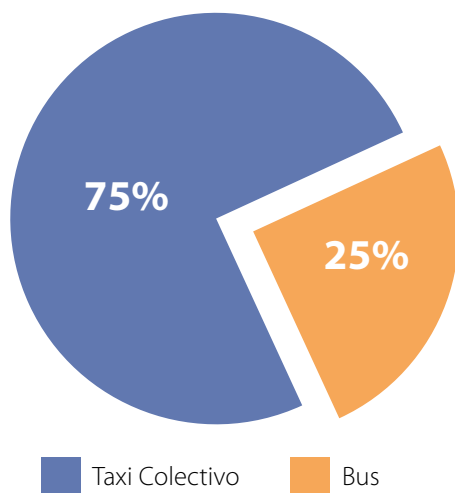
puede apreciar cómo la presencia de operadores bajo la modalidad de taxis colectivos predomina en la región.

En el siguiente gráfico se observa la distribución del total de servicios registrados. En los servicios urbanos, se aprecia una mayor concentración de operadores de taxis colectivos respecto a los servicios prestados con Buses. Por otro lado, en los servicios de tipo rural, no es tan amplia la diferencia entre una y otra modalidad.

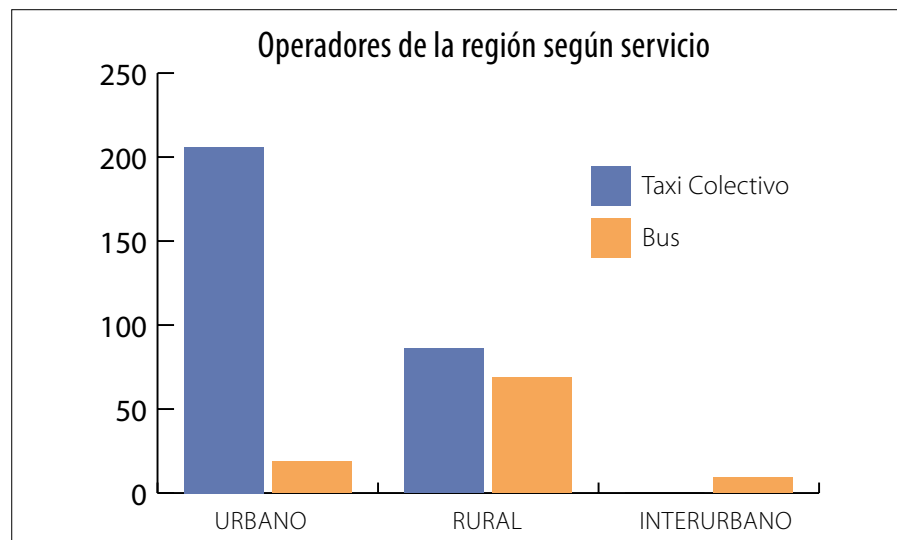
Todo lo anterior nos lleva a concluir que en la Región de Valparaíso, predominan

los servicios prestados con taxis colectivos por sobre los buses, lo cual no es favorable para los usuarios en general, considerando que estos últimos, poseen mayor capacidad y consideran tarifas escolares, situación que no ocurre con los taxis colectivos.

Operadores de la región según modalidad

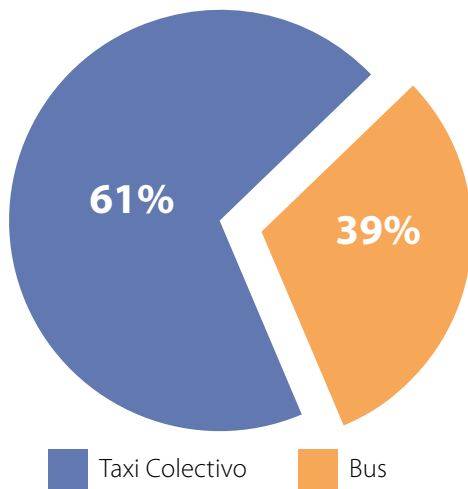


Operadores de la región según servicio





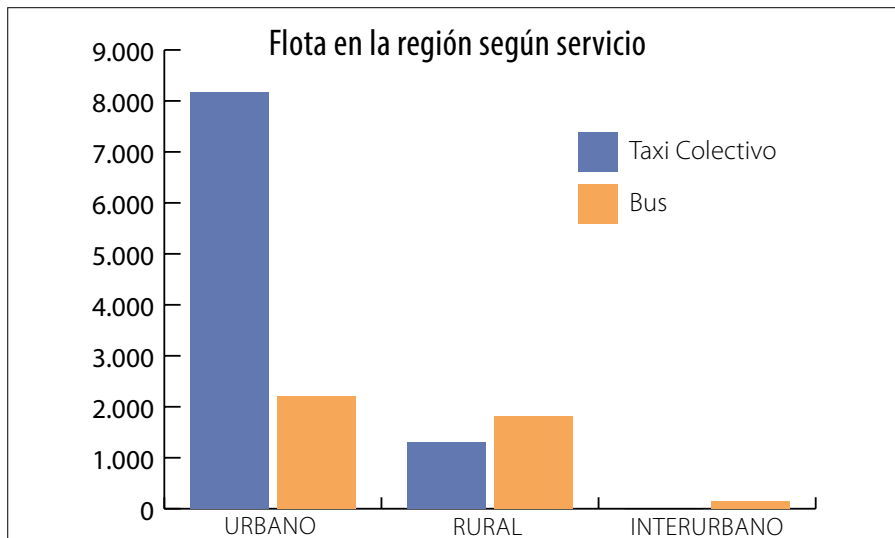
Flota en la región según modalidad

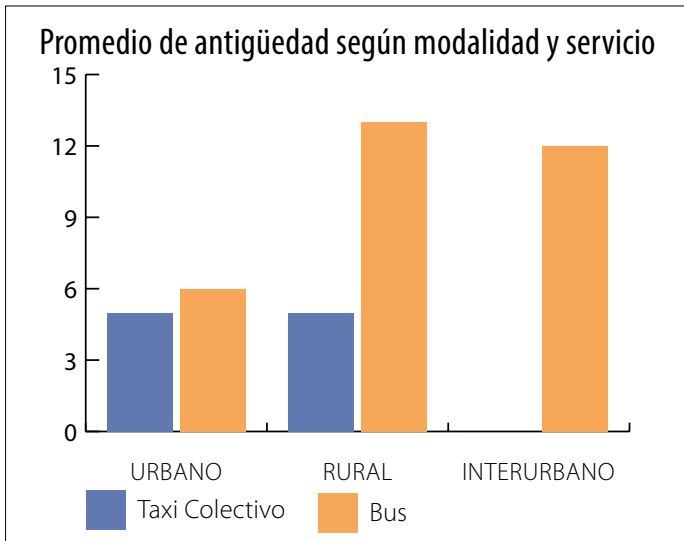


Asimismo, respecto de la flota registrada en la región, de un total de 13.652 vehículos inscritos, 9.476 corresponden a taxis colectivos, mientras que sólo 4.176 vehículos corresponden a buses.

Los taxis colectivos se han posicionado en la región como la modalidad predominante frente a los servicios prestados con buses. Ello se debe, por una parte, a que en algunos sectores de la ciudad, la topografía e infraestructura vial, condicionan el uso de vehículos

Flota en la región según servicio



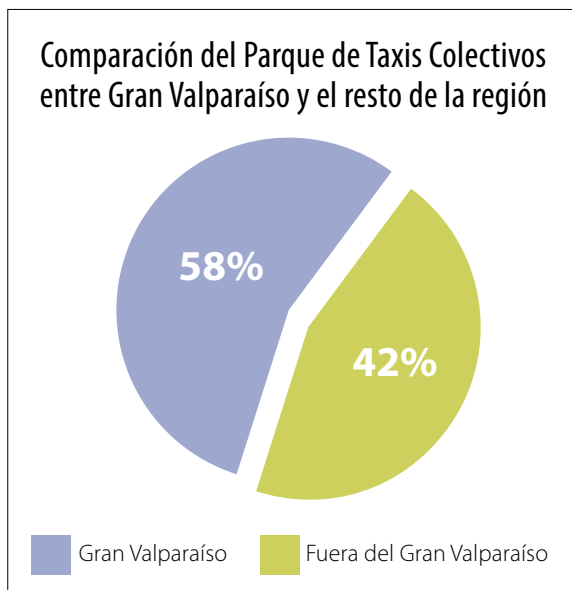
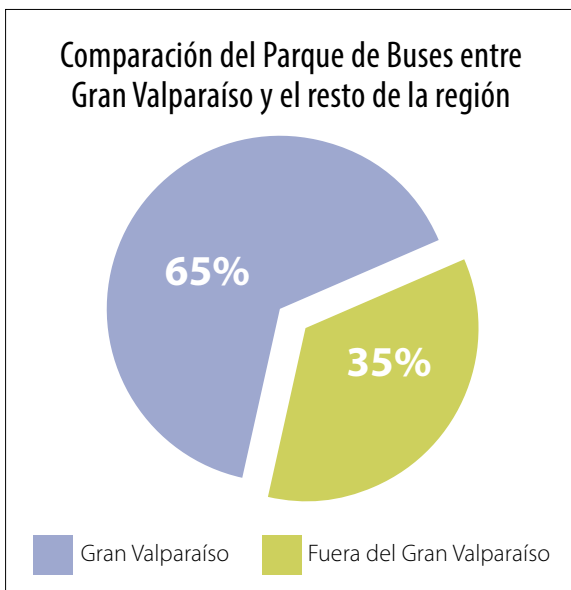


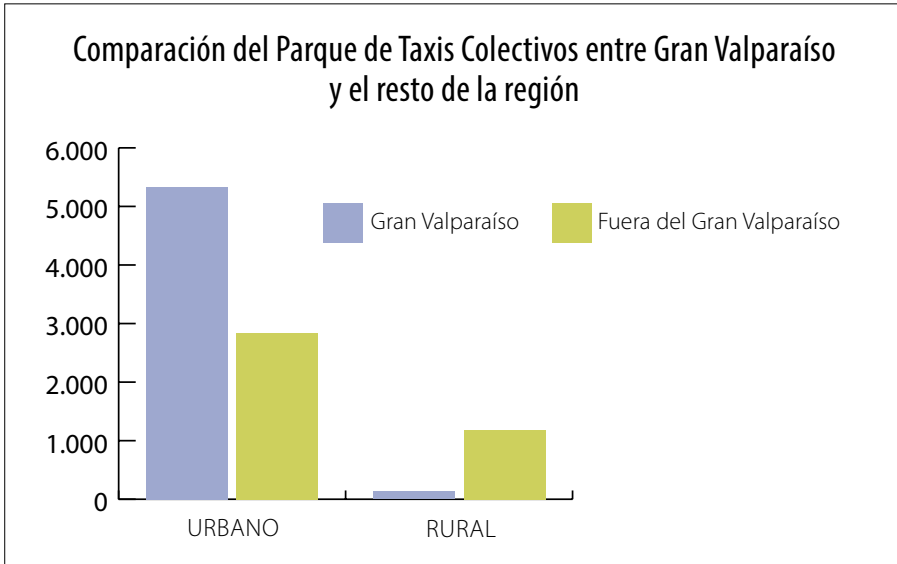
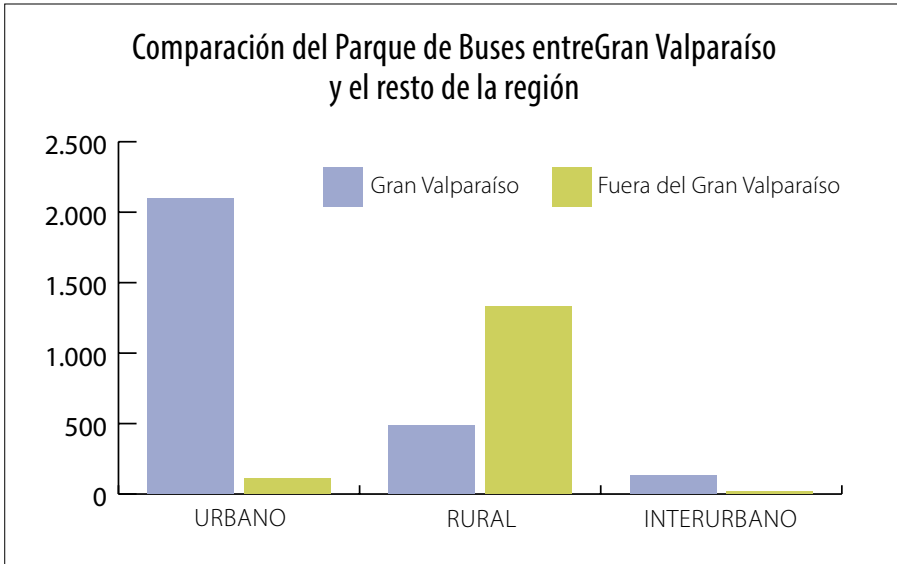
de menor envergadura, al mismo tiempo, los menores costos asociados a la incorporación de taxis también fomentan esta situación.

Respecto de la antigüedad del material rodante, más del 85% del parque automotriz de la región no supera los 6 años de antigüedad. El 15% restante, exceptuándose de este análisis, los trolebuses del Gran Valparaíso, ya que, la data de éstos es superior a 40 años.

En general, se puede concluir, que los servicios urbanos que se prestan en la región, se realizan principalmente con vehículos relativamente nuevos. Más adelante veremos que esta situación se debe principalmente a que casi el 70% de los servicios urbanos inscritos, se prestan al interior del conglomerado urbano del Gran Valparaíso, donde las condiciones de operación responden a estándares más elevados que en el resto de la región.

El conglomerado del Gran Valparaíso, conformado por las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Concón, representa un 51% de la población regional y abarca la mayor parte de las provincias de Valparaíso y Marga Marga. Para entender su importancia se presentan los siguientes gráficos:

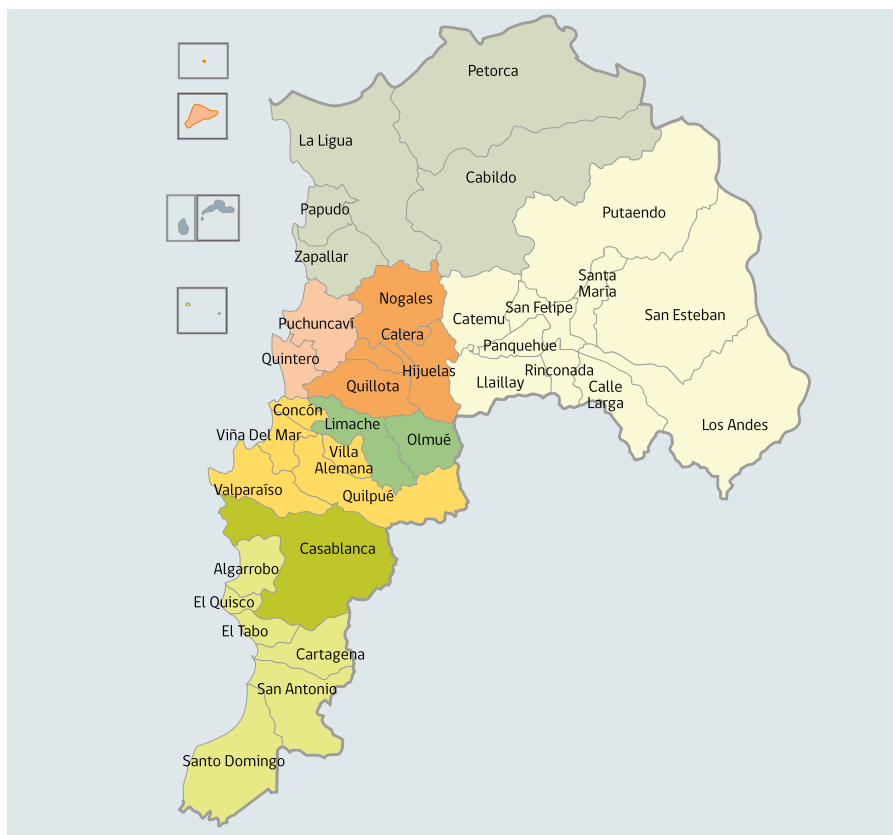




II. ZONIFICACIÓN

Teniendo en cuenta la importancia que tiene el conglomerado del Gran Valparaíso sobre el resto de la Región, a continuación se desarrolla un análisis y diagnóstico general del transporte público, dividiendo la Región en distintas zonas, las cuales han sido definidas de acuerdo a la conectividad que presentan entre sí, considerando los servicios actualmente inscritos y operativos:

1. Provincia de Isla de Pascua
2. Gran Valparaíso
3. Provincia de San Antonio
4. Provincia de Quillota
5. Provincia de Petorca
6. Valle del Aconcagua
7. Conglomerado Limache-Olmué
8. Quintero-Puchuncaví
9. Casablanca
10. Archipiélago de Juan Fernández



III. ANÁLISIS POR ZONA

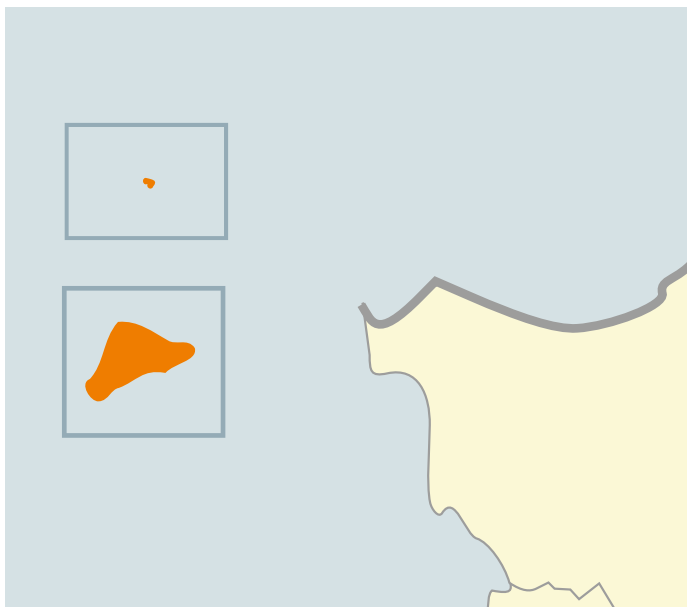
1. Provincia de Isla de Pascua

En Isla de Pascua no se registran servicios de locomoción colectiva formales autorizados, en la práctica operan automóviles particulares como vehículos de alquiler, los que no cumplen con la normativa vigente, sin embargo, éstos se encuentran agrupados en dos asociaciones y funcionan con tarifa única dentro de la ciudad.

Respecto de este tema es necesario trabajar en un futuro en algún tipo de ordenamiento y regularización de estos servicios.

Para el caso de los servicios de conectividad de la Isla, existe un servicio de pasajeros prestado por la empresa Lan.

El abastecimiento de carga se realiza por medio de empresas Navieras privadas que operan hacia allá.



2. Gran Valparaíso

2.1 Servicios Urbanos

La repartición modal de esta zona, de acuerdo a vehículos, es la siguiente:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Gran Valparaíso	2096	5328

Debido a que el Gran Valparaíso agrupa más del 50% de los taxis colectivos de la región, en la actualidad la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Valparaíso, mantiene una restricción vehicular de dos dígitos diarios, de lunes a viernes para este tipo de vehículos.

Por su parte, los buses urbanos se encuentran ordenados dentro de un plan de transporte denominado "Transporte Metropolitano Valparaíso" o TMV.



2.1.1 TMV

El Transporte Metropolitano Valparaíso (TMV), fue un proceso de ordenamiento de servicios urbanos que se inició el año 2007 y en el cual se agruparon servicios con orígenes - destinos similares, en 10 Unidades de Negocio, de acuerdo a las zonas geográficas que atiende cada una:

UNIDAD	OPERADOR	FLOTA	Nº DE SERVICIOS	ANTIGÜEDAD PROMEDIO FLOTA (años)
1	Fenur S. A.	439	23	6,5
2	Viña Bus S. A.	390	15	5,9
3	Sol y Mar S. A.	195	8	3,2
4	Viña Bus S. A.	225	10	6,4
5	Buses del gran Valparaíso S. A.	267	20	6,1
6	Buses del gran Valparaíso S. A.	342	12	5,1
7	Top Tur S. A.	137	7	4,95
8	Trolebuses de Chile S. A.	22	1	58,3
9	Buses del gran Valparaíso S. A.	45	2	2,57
10	Codetran S. A.	34	2	1,2
TOTAL		2096	100	5,5

Principales Características del sistema:

Antigüedad máxima de operación de los vehículos: Los vehículos pueden circular hasta los 14 años de antigüedad, exceptuándose los servicios de trolebuses.

Frecuencias y horarios de funcionamiento: Los horarios de funcionamiento son fijados por el Ministerio, para cada servicio, así mismo, las frecuencias mínimas de operación son fijadas para distintos tramos horarios dependiendo del servicio del cual se trate.



Pintado y señalética común: Los vehículos se encuentran con un diseño común, el color varía dependiendo de la Unidad de Negocio. Los letreros también tienen un diseño común, cada servicio cuenta con un letrero que identifica la Unidad de Negocio y el número de servicio que se encuentra prestando.

Trazados: El Ministerio tiene la posibilidad de modificar los trazados de los servicios, siempre y cuando sea dentro

de una misma zona de la Unidad de Negocio. El operador también puede solicitar modificación de éstos, esta flexibilidad permite ir atendiendo nuevos requerimientos que puedan surgir por parte de la comunidad.

Tarifas: Las tarifas se encuentran reguladas, se reajustan mensualmente en base a un polinomio que incluye:

- Valor del petróleo (39%)
- Valor de reposición del bus (33%)
- Costo de mano de obra (24%)
- Valor de neumáticos (4%)

Existe un máximo de 3 tarifas por cada servicio además de las respectivas tarifas para estudiantes, y se encuentran publicadas en el parabrisas de cada bus.

Desde el año 2010 las tarifas se encuentran subsidiadas, a través del subsidio derivado del artículo 3° letra b) de la Ley 20.378 de acuerdo a lo siguiente:

N°	Unidad	Monto mensual (09/2013) \$
1	Empresa de Transportes Fenur S.A.	\$ 145.601.949
2	Viña Bus S.A. Unidad 2.	\$ 188.313.090
3	Sociedad de Transportes Sol y Mar S.A.	\$ 102.679.866
4	Viña Bus S.A. Unidad 4.	\$ 100.439.743
5	Buses del Gran Valparaíso S.A. Unidad 5.	\$ 119.252.167
6	Buses del Gran Valparaíso S.A. Unidad 6.	\$ 177.287.003
7	Transporte de Pasajeros Top Tur S.A.	\$ 67.103.003
8	Trolebuses de Chile S.A.	\$ 12.947.114
9	Buses del Gran Valparaíso S.A. Unidad 9	\$ 19.902.900
10	Conglomerado de Empresarios del Transporte S.a.	\$ 14.771.631
Total		\$ 948.298.466

Situación actual TMV.

La vigencia de la licitación de servicios urbanos prestados con buses y trolebuses en el Gran Valparaíso, culminó el día 6 de Enero de 2012. En el intertanto se realiza una nueva licitación, los servicios se prestan bajo condiciones de operación establecidas por Resolución Exenta N° 3739/2011 MTT, hasta el 05 de Enero de 2015.

Por aplicación del artículo 5° letra a) de la Ley N°20.378, se destinaron fondos por \$280 millones transferidos al Gobierno Regional de Valparaíso mediante un convenio, para la realización de dos estudios que permitirán justificar la realización de un nuevo proceso de licitación de transporte público en el Gran Valparaíso.

Estos estudios son:

I Etapa Estudio para la próxima licitación de los servicios del transporte público del Gran Valparaíso (\$180 millones).

Este estudio considera un catastro del Transporte Público, cobertura de los servicios e infraestructura vial, realizando mediciones de tránsito y encuestas Origen-Destino, entre otros.

El estudio denominado "Diagnóstico de la Operación de los servicios de Transporte Público Urbano y Rural que operan en el Gran Valparaíso y la Conurbación Limache Olmué", fue adjudicado en el mes de septiembre de 2011 a la consultora Steer Davies Gleave, designándose como contraparte técnica del estudio a Sectra área norte.

Actualmente se encuentra pendiente el tercer informe de avance y se estima que producto de los rechazos producidos en la ejecución de este estudio, terminará durante el primer semestre de 2014.

II Etapa Estudio para la próxima licitación de los servicios del transporte público del Gran Valparaíso.

Utilizando los datos obtenidos en el Estudio I Etapa se modelarán distintos escenarios para definir el modelo de negocio del próximo ordenamiento, entregando los lineamientos definitivos para establecer las próximas bases de licitación.

Originalmente, el plazo del estudio fue fijado en 180 días corridos, sin embargo, este podría superar los 8 meses de duración, considerando el tiempo de suspensión durante las revisiones, por lo que se estima que el estudio concluya en el mes de octubre de 2014.



Con los resultados de las modelaciones, se establecerán mesas de trabajo con autoridades comunales para presentarles el proyecto, acogiendo sus inquietudes y aportes, de esta manera, se podrán adecuar los resultados a las distintas realidades.

Una vez finalizado lo anterior, se obtendrá el diseño definitivo del nuevo Plan de Transporte Metropolitano Valparaíso - TMV II.

2.2 Servicios Rurales

La distribución de vehículos inscritos, según su modalidad, es la siguiente:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Valparaíso	484	129

Respecto de los buses rurales, 19 Empresas prestan servicios de conexión entre el Gran Valparaíso y las comunas más alejadas de la Región, como San Antonio, San Felipe, Quillota, Limache, entre otras. Estos servicios de tipo rural, deben compartir al interior del Gran Valparaíso la misma infraestructura vial que los servicios del TMV, provocando una similitud de trazados entre ambas modalidades. A consecuencia de esto, se origina una competencia agresiva entre los servicios, ya que tratan de captar los mismos usuarios. En la actualidad existe una restricción vehicular, de dos dígitos para los servicios rurales en general, y de uno para aquellos que ingresan al Gran Valparaíso por la ruta 60 ch, lo anterior debido a los trabajos de remodelación de la Av. Alessandri, en la comuna de Viña del Mar.

Así, se hace imperativo implementar algún tipo de regulación específica para este tipo de servicio.

A su vez, respecto de los taxis colectivos rurales, existen 13 empresas que unen el Gran Valparaíso con las ciudades de Quintero (5) y Casablanca (8).

En el Gran Valparaíso, también operan 5 servicios de transporte escolar subsidiados en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional contemplado en el artículo N° 5 letra a) de la Ley N° 20.378, lo que representa un total de \$ 73.600.000 anuales.

Estos servicios corresponden a dos prestados en la localidad de Laguna Verde, en la ciudad de Valparaíso, los cuales llevan a los alumnos a distintos establecimientos municipales ubicados en el centro de la ciudad.

Otros dos servicios son prestados al interior de la localidad rural de Colliguay, ubicada en la comuna de Quilpué, los cuales trasladan a los alumnos de los distintos sectores de dicha localidad, como Las Canales, Los Pozos, etc, hasta las escuelas del sector.

El servicio restante traslada a los alumnos desde las localidades de Colmo, Manzanar y Mauco en la comuna de Concón, hasta la Escuela a la cual asisten.

Id Servicio	Nombre Operador	Monto Anual	Punto Salida	Comuna	Cantidad de Alumnos	Comuna
15	María Elena Acevedo Guerrero	\$ 15.100.000	Laguna Verde	Valparaíso	21	Valparaíso
90	María Elena Acevedo Guerrero	\$ 12.500.000	Colliguay	Quilpué	15	Quilpué
931	Ricardo San Martín Sepúlveda.	\$ 16.000.000	Laguna Verde	Valparaíso	26	Valparaíso
1297	Marcos De La Cruz Olgún Vera	\$ 14.500.000	Colliguay	Quilpué	32	Quilpué
1288	Ricardo San Martín Sepúlveda.	\$ 15.500.000	Colmo	Concón	36	Concón

2.3 Metro Valparaíso

Dentro de esta zona, también opera Metro Valparaíso, el cual a través de su red presta servicio de transporte a las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Limache.

La red de Metro Valparaíso cuenta con 20 estaciones que cubren una extensión de 43 kilómetros.

Además, la cobertura se extiende a las comunas de Quillota, La Cruz, La Calera, Olmué y la zona de Limache Viejo, a través de los sistemas integrados de transporte Bus+Metro, desde la estación de Limache.

Para efectos del cobro tarifario, la red se divide en tramos, el pago depende del movimiento del pasajero en estos tramos y del horario en el cual realice el viaje. Dichas tarifarias fueron rebajadas el año 2010 a través del subsidio derivado del artículo 3b de Ley 20.378. El subsidio que recibe Merval es según pasajeros transportado dado que cuenta con validadores y medios de verificación, durante el 2013 el promedio de subsidio mensual recibido es de \$242.260.000.

La red Metro está dada por:





La frecuencia está dada por de Metro Valparaíso es:

Lunes a Viernes – Laboral:

Alta Frecuencia: 07:30 a 09:00 - 18:00 a 19:30

Puerto - Sargento Aldea → 6 Minutos

Puerto – Limache → 12 Minutos

Baja Frecuencia: resto del día

Puerto – Limache → 12 Minutos

Sábados

Puerto – Limache → 12 Minutos

Domingos y Festivos

Alta Frecuencia. 13:00 a 20:00

Puerto – Limache → 12 Minutos

Baja Frecuencia: resto del día

Puerto – Limache → 18 Minutos

2.3 Desafíos Gran Valparaíso

- a. Fortalecer la administración del sistema de transporte público urbano prestado con buses, mejorando el control de los servicios.
- b. Planificar mejoras en el TMV, de cara a un próximo proceso de ordenamiento del transporte público mayor, TMV II.
- c. Establecer mayor control respecto del sistema de transporte público rural, implementando algún tipo de regulación si fuera pertinente.
- d. Mejorar el control y la regulación respecto del sistema de transporte público menor.
- e. Definir una política que permita mejorar las condiciones de los actuales recintos- terminales

3. Provincia de San Antonio

3.1 Servicios Urbanos

La repartición modal de estos servicios está dada por:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
San Antonio	0	958



Como se aprecia en la tabla anterior, la Provincia de San Antonio no cuenta con buses urbanos, principalmente porque el transporte en la zona es prestado con buses rurales, cuyos trazados se extienden desde San Antonio hacia otras ciudades aledañas, principalmente hasta Cartagena.

En la actualidad, el litoral costero de la Provincia de San Antonio, se comporta como un gran conglomerado urbano y dada la inexistencia de este tipo servicios, los buses rurales se comportan como urbanos, sin mantener las exigencias de éstos, por ello, se hace imprescindible intervenir esta zona, con la finalidad de elevar los estándares de los servicios.

Por otra parte, existen en la provincia 958 taxis colectivos, de los cuáles 898 operan en la ciudad de San Antonio, 46 en el Quisco y 14 en Algarrobo. Esta gran cantidad de vehículos ha hecho necesaria la implementación de una restricción vehicular de dos dígitos de Lunes a Viernes.

Además existe un importante número de servicios informales de taxis ejecutivos, lo cual motivó a que en el año 2012, se efectuara un concurso público para la inscripción de 50 taxis. En la actualidad, se espera un nuevo concurso para continuar regularizando estos servicios informales.

3.2 Servicios Rurales

La repartición modal de los servicios rurales de la provincia es la siguiente:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
San Antonio	336	324

Respecto de los servicios prestados con buses, estos se extienden desde Santo Domingo hasta Algarrobo, teniendo como punto de inicio la ciudad de San Antonio.

Conforme a lo mencionado previamente, se hace necesaria una adecuada regulación de Transporte Urbano para la provincia, puesto que hoy operan 5 empresas con una antigüedad promedio de flota de 19 años, que corresponde a la antigüedad más alta de todas las provincias de la región.

Respecto a los servicios prestados con taxis colectivos, estos corresponden a servicios que unen el litoral costero de la provincia, los cuales se encuentran repartidos en 17 empresas.

En esta zona, en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional contemplado en el artículo N° 5 letra a) de la Ley N° 20.378, se mantienen dos servicios de transporte escolar subsidiado en la comuna de Santo Domingo, que atiende las localidades El Convento, El Yali, Bucalemu, San Enrique y Campo Alegre, trasladando a los alumnos hasta la escuela más cercana, que corresponde a la Escuela Vicuña, ubicada en el camino a Rapel, estos servicios comenzaron a operar en el año 2013.

Id Servicio	Nombre Operador	Monto Anual	Punto Salida	Comuna	Cantidad de Alumnos	Comuna
1325	Ramiro Villafana	\$ 16.170.000	San Enrique	Santo Domingo	15	Santo Domingo
1326	Ramiro Villafana	\$ 16.390.000	El Convento	Santo Domingo	27	Santo Domingo

3.3 Desafíos Provincia de San Antonio:

- Mejorar el control y la regulación respecto del sistema de transporte público menor.
- Fortalecer y mejorar el control del transporte público rural, tendiente a equiparar condiciones y nivel de servicio con el Gran Valparaíso.
- Mejorar cobertura de zonas rurales que presentan condiciones de aislamiento o mala conectividad.
- Definir una política que permita mejorar las condiciones de los actuales recintos- terminales.

4. Provincia de Quillota

4.1 Servicios Urbanos

La partición modal en la provincia de Quillota es la siguiente:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Quillota	33	566



Esta zona presenta solo una línea urbana de buses que presta servicio en la ciudad de Quillota, actualmente cuenta con 33 vehículos inscritos. Esta línea comenzó a operar hace 5 años atrás y se ha consolidado en el tiempo debido a que existe una fijación de trazados rurales en dicha comuna. Hasta antes de esto, no existían buses urbanos y los servicios eran prestados íntegramente por buses rurales.

Respecto a los servicios de taxis colectivos, existen 341 vehículos en la ciudad de Quillota y 225 en La Calera.



4.2 Servicios Rurales

La partición modal para este tipo de servicios es:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Quillota	441	209

En Quillota, los buses rurales se distribuyen en 13 empresas, 4 de ellas con un total de 420 buses, atienden zonas rurales dentro de la comuna de Quillota, como San Pedro, Boco, Manzanar, etc. Mientras que las 9 empresas restantes, con 21 vehículos inscritos, conectan la ciudad Quillota con las comunas aledañas como La Cruz, La Calera, Nogales, etc.

Es importante, dado el comportamiento de los usuarios, pensar en un ordenamiento que pueda considerar la conformación de un conglomerado urbano que incluya a lo menos las ciudades de: Quillota, La Cruz y La Calera, puesto que en ellas se concentra gran porcentaje del parque vehicular y usuarios.

Sobre los taxis colectivos, podemos señalar que éstos se agrupan en 13 líneas, de los cuales 125 vehículos corresponden a los que prestan servicios a zonas rurales de la ciudad de Quillota, el resto de los vehículos prestan servicios entre Quillota y las comunas aledañas.



4.3 Desafíos Provincia de Quillota:

- Mejorar el control y la regulación respecto del sistema de transporte público menor.
- Fortalecer y mejorar el control del transporte público rural, tendiente a equiparar condiciones y nivel de servicio con el Gran Valparaíso.
- Mejorar cobertura de zonas rurales que presentan condiciones de aislamiento o mala conectividad.
- Definir una política que permita mejorar las condiciones de los actuales recintos- terminales.

5. Provincia de Petorca

5.1 Servicios Urbanos

La repartición modal por provincia, de acuerdo a vehículos, es la siguiente:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Petorca	10	10



Esta zona, presenta 3 servicios urbanos prestados con buses, 2 en la ciudad de La Ligua, con un total de 7 vehículos, y 1 en la ciudad de Cabildo, con 3 vehículos inscritos. El principal problema de la provincia, es la falta de cobertura y de servicios en general.

Con el pasar de los años, la flota de los servicios urbanos ha ido disminuyendo, a modo de ejemplo en el año 2006 existían 25 buses urbanos en esta zona, es decir desde esa fecha a la actualidad la flota ha disminuido en un 60%, por lo anterior se hace urgente tomar medidas que puedan aportar a fortalecer estos servicios, de manera que sean viables

en el tiempo, en este sentido es importante considerar las facultades que se otorgan mediante la modificación de la Ley N°20.378.

Los taxis colectivos, corresponden a servicios prestados íntegramente en la ciudad de La Ligua distribuidos en dos empresas.

5.2 Servicios Rurales

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Petorca	50	162

La provincia de Petorca, cuenta con 6 servicios rurales prestados con buses que conectan las distintas comunas, con un total de 50 buses, con una antigüedad promedio de 12 años. Estos servicios en su mayoría conectan la comuna de La Ligua

con las ciudades y localidades ubicadas hacia la costa, como Zapallar, Papudo, Los Molles, etc. Esto sumado a la escasa oferta vehicular existente en la provincia, provoca que en la comuna de La Ligua y hacia el Interior de ésta, como Petorca y Cabildo, se presenten serios problemas de conectividad, por lo que se hace necesario trabajar en una solución para aquellos usuarios.

Como Diagnóstico final para ambos tipos de servicios, es posible concluir que esta zona, presenta una importante carencia de servicios, por lo que la oferta de servicios existentes es insuficiente para cubrir la demanda de la zona, y lo que presenta mayores problemas es que esta oferta de servicios ha ido disminuyendo con correr de los años.

Por lo anterior es que se hace necesario aumentar esta oferta. Una alternativa es hacerlo a través de la implementación de alguna de las medidas de ordenamiento contempladas en la ley 20.378.

5.3 Desafíos Provincia de Petorca

- a. Fortalecer los sistemas de transporte público urbano en la provincia de Petorca.
- b. Fortalecer y mejorar el control del transporte público rural, tendiente a equiparar condiciones y nivel de servicio con el Gran Valparaíso.
- c. Mejorar cobertura de zonas rurales que presentan condiciones de aislamiento o mala conectividad.
- d. Definir una política que permita mejorar las condiciones de los actuales recintos- terminales.



6. Valle del Aconcagua

Dentro de esta zona se incluye la Provincia de San Felipe y la Provincia de Los Andes, en su totalidad.

6.1 Servicios Urbanos

La repartición modal por provincia, de acuerdo a vehículos, es la siguiente:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Valle del Aconcagua	58	793



En cuanto a los buses en la ciudad de Los Andes, existe una sola línea urbana con un total de 40 buses, con una antigüedad promedio de 18 años. Dada la estructura de esta provincia y su estrecha relación con la ciudad de San Felipe y alrededores, es que predominan los servicios rurales tanto en número como en calidad de material rodante.

En la ciudad de San Felipe, los servicios están divididos en tres empresas y el parque presenta una antigüedad promedio de 18 años, tal como se señaló anteriormente, dada la fuerte interacción que existe entre San Felipe y Los Andes; y la gran cantidad de usuarios que se desplaza diariamente entre ambas comunas, en esta zona predominan los servicios rurales los que presentan una flota mucho más significativa y de mejor calidad.

Respecto de los taxis colectivos urbanos de esta zona, éstos se encuentran centralizados en las ciudades de Los Andes y San Felipe, donde se registran 340 y 368 vehículos respectivamente. Calle Larga, cuenta con un servicio de tipo urbano con una flota de 49 49 vehículos, mientras que en Llay –Llay existe una empresa con 36 vehículos inscritos.

6.2 Servicios Rurales

Zona	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Valle del Aconcagua	365	467

En la zona predominan los servicios rurales que conectan en su mayoría, las ciudades de San Felipe y Los Andes y sectores poblacionales de ambas comunas.

De un total de 365 buses, 284 se encuentran agrupados en 3 empresas, que conectan las provincias de San Felipe y Los Andes. Los 81 buses restantes, agrupados en 13 empresas, cubren zonas rurales como Río Colorado, al interior de los Andes y dentro de ciudades más pequeñas que presentan alta ruralidad como Llay-Llay. La antigüedad promedio de los buses rurales de esta provincia es de 15 años.

Los Taxis colectivos rurales, agrupados en 26 empresas, en su mayoría realizan trazados desde Putaendo, Calle Larga, San Esteban, Rinconada, etc. hasta el centro de la ciudad de Los Andes y San Felipe.

6.3 Desafíos Valle del Aconcagua:

- a. Mejorar el control y la regulación respecto del sistema de transporte público menor.
- b. Fortalecer y mejorar el control del transporte público rural, tendiente a equiparar condiciones y nivel de servicio con el Gran Valparaíso.
- c. Mejorar cobertura de zonas rurales que presentan condiciones de aislamiento o mala conectividad.
- d. Definir una política que permita mejorar las condiciones de los actuales recintos- terminales.





7. Conglomerado Limache-Olmué

Las ciudades de Limache y Olmué, pertenecientes a la provincia de Marga-Marga, conforman un conglomerado urbano que une ambas comunas, no obstante, en estas dos ciudades prevalece una ruralidad importante.

7.1 Servicios Urbanos

La repartición modal, de acuerdo a vehículos, es la siguiente:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Conglomerado Limache-Olmué	9	305

Los Buses urbanos se agrupan en una empresa con 9 buses que opera entre las ciudades de Olmué y Limache.

Respecto de los taxis colectivos, estos se dividen en 7 empresas que al igual que los servicios de buses, conectan las ciudades de Olmué y Limache.

7.2 Servicios Rurales

La Repartición Modal está dada por:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Conglomerado Limache-Olmué	98	12

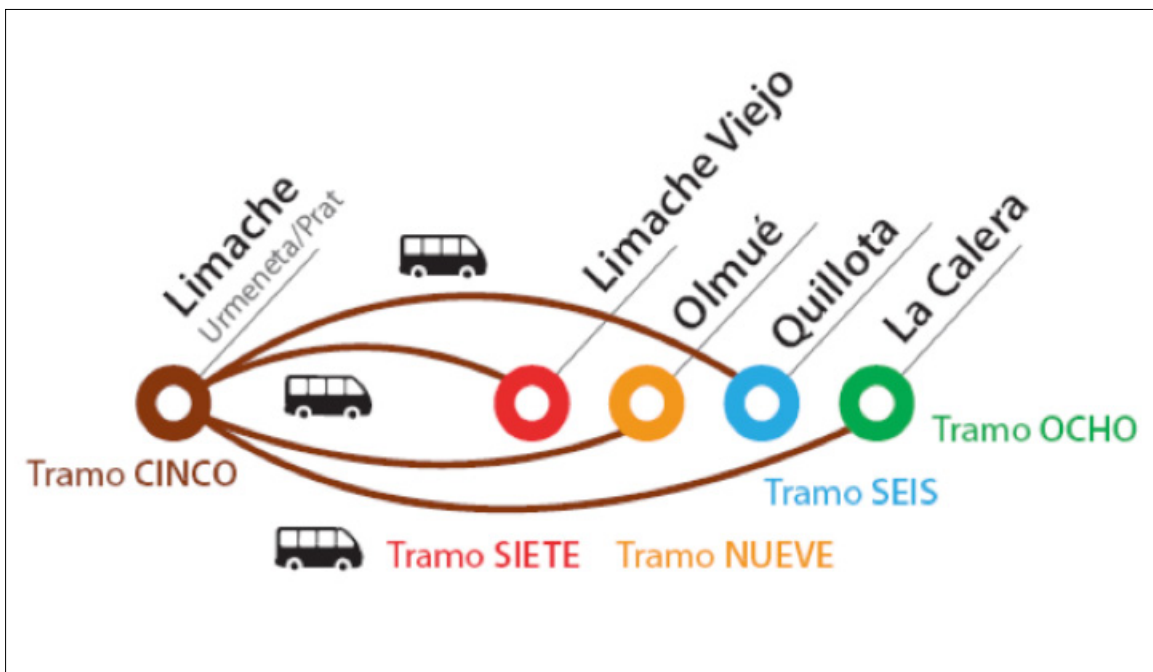
En esta zona, existe sólo una empresa rural que une las comunas de Limache y Olmué y cuenta con una flota de 98 buses con una antigüedad promedio de 12 años. Esta Empresa presta servicios hacia los sectores rurales de ambas comunas, como Lliu Lliu, La Dormida, Granizo, Quebrada Alvarado, etc. Además, une la comuna de Limache con la ciudad de Quillota, donde se encuentra el hospital. Es importante destacar que esta empresa es la que realiza el servicio Bus+Metro, hacia Limache, Olmué, Quillota y La Calera, en base a un acuerdo con Metro Valparaíso - Merval.

Respecto de los servicios de taxis colectivos, existe una sola empresa con una flota de 12 vehículos, que conecta la ciudad de Limache con la localidad de La Dormida, en la comuna de Olmué.

Dentro del estudio desarrollado para el TMV II, se analizará la posibilidad de unir este conglomerado, con el conglomerado urbano formado por el Gran Valparaíso.

7.3 Desafíos Conglomerado Limache-Olmué:

- a. Mejorar el control y la regulación respecto del sistema de transporte público menor.
- b. Fortalecer y mejorar el control del transporte público rural, tendiente a equiparar condiciones y nivel de servicio con el Gran Valparaíso.
- c. Definir una política que permita mejorar las condiciones de los actuales recintos- terminales.



8. Quintero-Puchuncaví



Como hemos visto hasta ahora, en la provincia de Valparaíso se dan dos realidades distintas, la primera conformada por el Gran Valparaíso, la segunda se da en las ciudades de Quintero, Puchuncaví y Casablanca. Por ello, es necesario analizarlas por separado.

En la zona “Quintero-Puchuncaví”, el sector costero, presenta una cantidad de servicios y vehículos relativamente adecuada para el sector, aumentando considerablemente en el periodo estival, mientras que en la zona del interior, tiene locomoción colectiva de paso, prestada por los vehículos que van desde Valparaíso hasta Quillota, La Calera, Los Andes, Petorca, etc.

8.1 Servicios Urbanos

La repartición modal, de acuerdo a vehículos, es la siguiente:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Quintero-Puchuncaví	0	205

En esta zona no existen servicios urbanos prestados por buses.

Respecto de los taxis colectivos, estos se agrupan en 4 empresas que cubran la totalidad de la ciudad de Quintero. La ciudad de Puchuncaví no presenta ningún tipo de locomoción urbana.

8.2 Servicios Rurales

La repartición modal está dada por:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Quintero-Puchuncaví	16	0

No existen servicios rurales prestados por taxis colectivos en esta zona.

Respecto a los servicios prestados por buses, éstos conectan la ciudad de Quintero con las localidades rurales costeras aledañas, como Loncura, Ventana y Horcón.

En Puchuncavi existe una ausencia de locomoción colectiva que debe ser abordada, con servicios de zonas Aisladas o Conectividad.

En el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional contemplado en el artículo N° 5 letra a) de la Ley N° 20.378, se mantiene un servicio de Transporte Escolar subsidiado que atiende las localidades de El Maqui y Pucalán, hasta la escuela ubicada en el centro de la ciudad de Puchuncaví. Éste opera desde el año 2011, de acuerdo a lo siguiente:

Id Servicio	Nombre Operador	Monto Anual	Punto Salida	Comuna	Cantidad de Alumnos	Comuna
1298	Alejandro Guerra Torres	\$ 16.400.000	Los Maquis	Puchuncaví	33	Puchuncavi

8.3 Desafíos Quintero-Puchuncaví

- a. Mejorar el control y la regulación respecto del sistema de transporte público menor.
- b. Fortalecer y mejorar el control del transporte público rural, tendiente a equiparar condiciones y nivel de servicio con el Gran Valparaíso.
- c. Definir una política que permita mejorar las condiciones de los actuales recintos- terminales
- e. Mejorar cobertura de zonas rurales que presentan condiciones de aislamiento o mala conectividad.



9. Casablanca

9.1 Servicios Urbanos

En esta zona no existen servicios urbanos de ningún tipo

9.2 Servicios Rurales

La repartición modal está dada por:

ZONA	BUS	TAXIS COLECTIVOS
Casablanca	28	0



En lo que respecta a buses, éstos se dividen en 5 empresas, que unen la ciudad de Casablanca, con las localidades rurales de los alrededores, como Lo Vasquez, La Vinilla, La Playa, Las Dichas, etc. La antigüedad promedio de flota en la zona es de 18 años.

En esta zona, se han detectado sectores que carecen de locomoción, así como sectores con locomoción colectiva insuficiente para los requerimientos existentes, por lo que se debe trabajar en la implementación de servicios de conectividad, para mejorar la calidad del servicio.

En el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional contemplado en el artículo N° 5 letra a) de la Ley N° 20.378, se mantiene un servicio de transporte escolar subsidiado que atiende la localidad de Quintay y traslada los alumnos hasta centros educacionales ubicados en la ciudad de Valparaíso, el cual opera desde el año 2012.

Id Servicio	Operador	Monto Anual	Punto Salida	Comuna	Cantidad de Alumnos	Comuna
1287	Boris San Martín	\$ 16.500.000	Plaza Quintay	Casablanca	32	Valparaíso

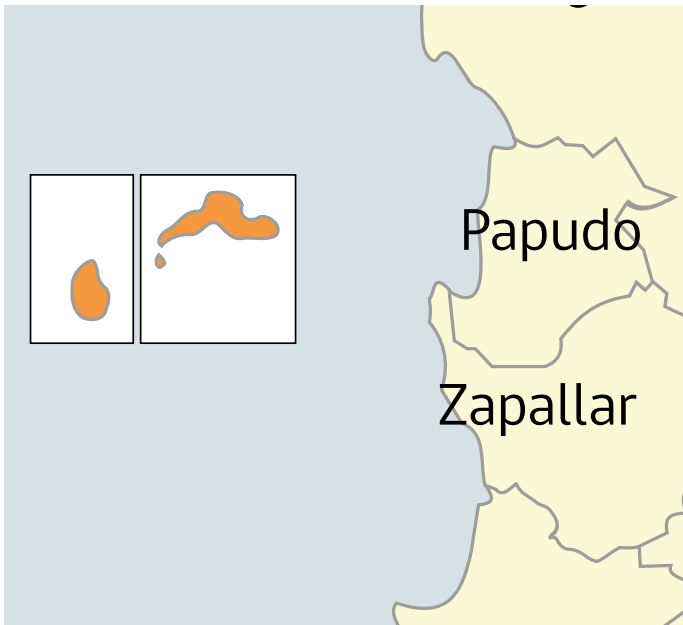
9.3 Desafíos Casablanca

- Mejorar el control y la regulación respecto del sistema de transporte público menor.
- Fortalecer y mejorar el control del transporte público rural, tendiente a equiparar condiciones y nivel de servicio con el Gran Valparaíso.
- Definir una política que permita mejorar las condiciones de los actuales recintos- terminales.
- Mejorar cobertura de zonas rurales que presentan condiciones de aislamiento o mala conectividad.

10. Archipiélago de Juan Fernández

En Juan Fernández no existen servicios de locomoción colectiva ni tampoco se tiene conocimiento que opere ningún servicio irregular como ocurre en Isla de Pascua. No obstante en esta zona se encuentran los dos únicos servicios de zonas Aisladas en la región, estos servicios son:

10.1 Servicio al Transporte Aéreo de pasajeros.



Este servicio comenzó a operar en el año 2009 mediante una licitación que duró tres años, con un total de 52 viajes anuales.

En la actualidad el servicio se está prestando con un total de 104 viajes anuales, y se encuentra en curso un nuevo proceso de licitación.

El Servicio es prestado por Aerotransportes Araucanía, Ata, con un avión con capacidad para transportar 8 pasajeros, hasta abril del presente año.

10.2 Servicio al Transporte Marítimo de carga

Este servicio se presta actualmente con una frecuencia de un viaje mensual y es prestado por Navieras Iorana Limitada, y permite a los habitantes del archipiélago enviar su carga de manera gratuita.

Actualmente se encuentra en curso una nueva licitación, que aumentara la frecuencia del servicio a dos viajes mensuales.

El Desafío para esta zona es dar continuidad y fortalecer la administración de los servicios de zonas Aisladas actualmente operativos

Programa de Renovación de Buses

En la región se implementó el Programa Renueva Tu Micro a partir del 27 de Agosto de 2012, con un monto de M\$ 1.000, aprobado por el Concejo Regional.

Se han realizado tres convocatorias, una en el año 2012 y dos en el año 2013.

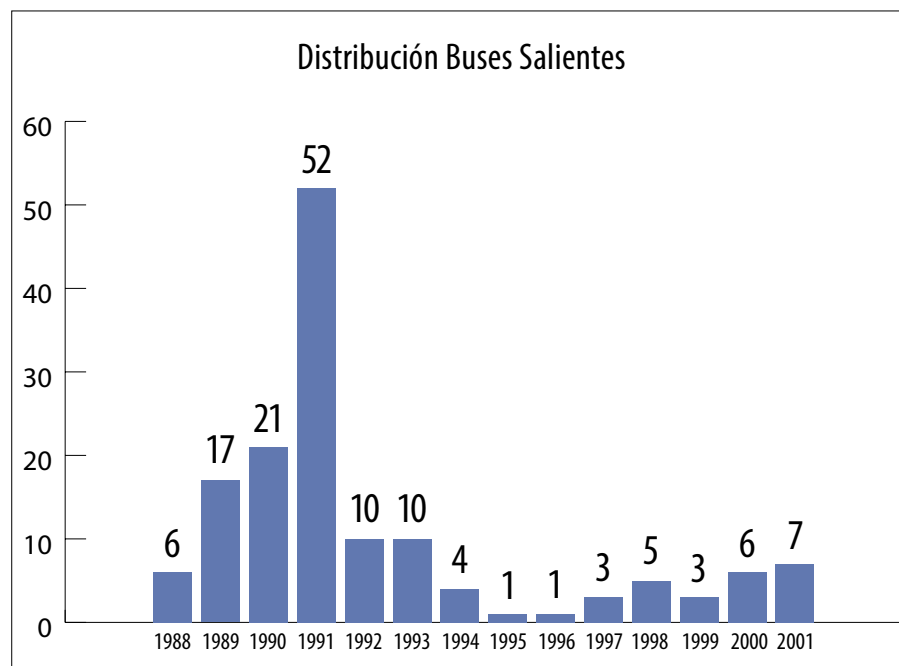
Durante el año 2012, 71 postulantes culminaron con éxito la segunda etapa de postulación, por un monto total de \$470.160.000.

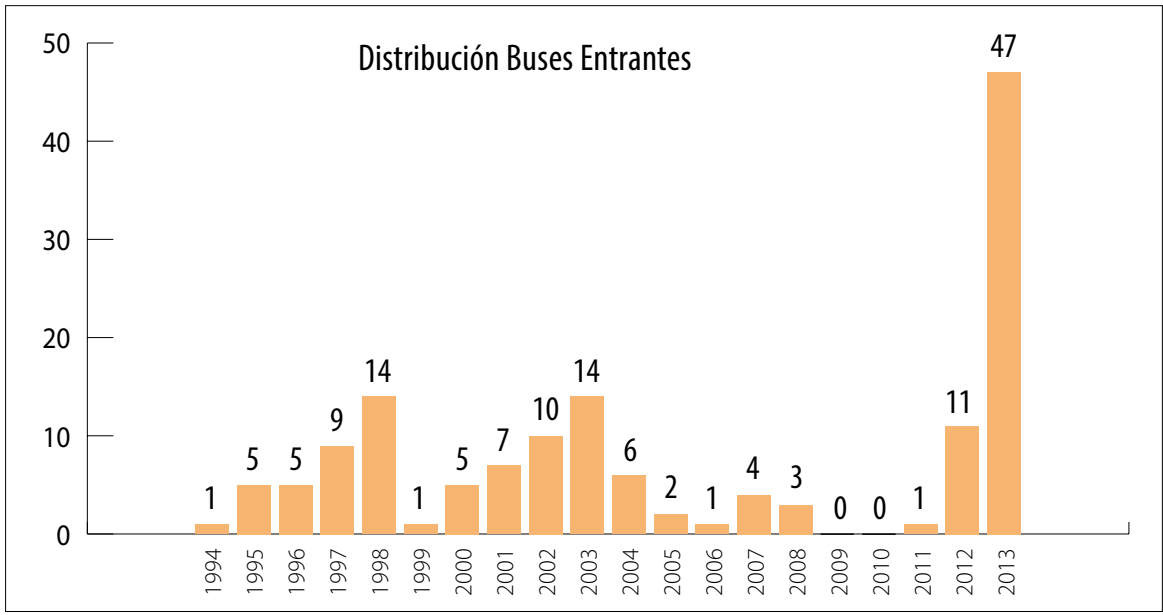
En las postulaciones 2013, un total de 75 postulantes culminaron con éxito la segunda etapa de postulación, por un total de \$399.160.000.

El monto total otorgado en la región, asciende a \$903.530.000.

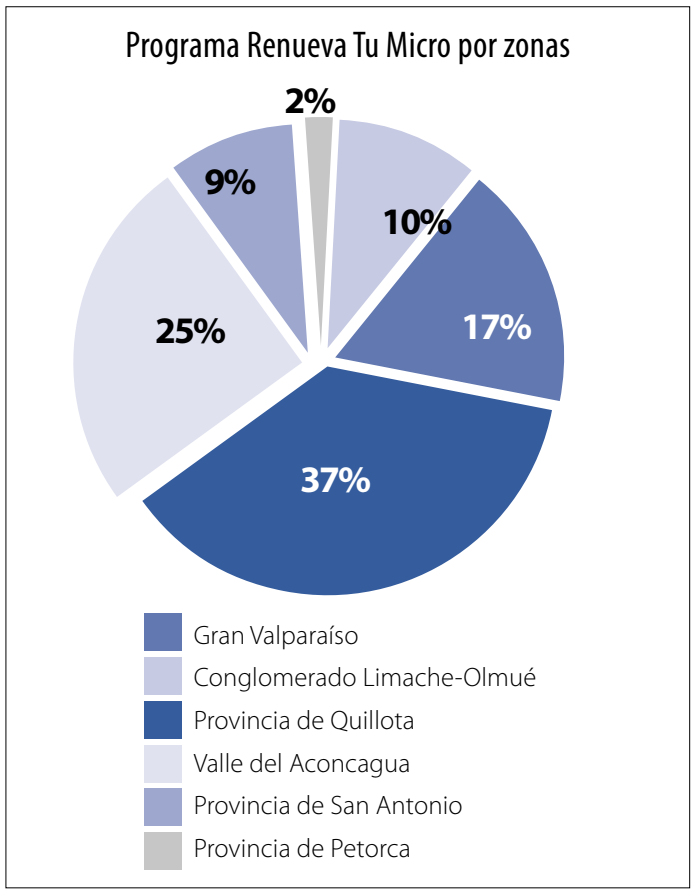
Del total de 146 renovaciones, el promedio de subsidio entregado por bus es de \$6.188.562 El promedio de mejora es de 14 años, la moda y promedio de los buses entrantes y salientes se presentan a continuación:

	BUS SALIENTE	BUS ENTRANTE
MODA	1991	2013
PROMEDIO	1992	2006





La distribución de beneficiarios de acuerdo a las zonas descritas anteriormente está dada por:



Del gráfico anterior se puede concluir, que la principal zona beneficiada corresponde a la Provincia de Quillota, seguida por el Valle del Aconcagua.

Cabe destacar los resultados obtenidos en el conglomerado Limache-Olmué, dada la cantidad de buses que operan en dicha zona, pues se renovó un 10% de la flota existente, lo cual es un hecho inédito para la zona, más aún considerando que todos los vehículos entrantes corresponden a buses nuevos año 2012 y 2013.

