

# DTP

Directorio de Transporte Público  
**Metropolitano**



## Visión Ministerio de Transporte

Viernes 05 de Mayo de 2017



# EVOLUCIÓN DEL STPM: MICROS AMARILLAS



## Amarillas

## transantiago

Alta competencia, 5.000 empresarios.

Detención a solicitud de los usuarios (paradas informales).

Competencia excesiva (ingresos 100% por "boleto cortado").

Tarifa no integrada.

Subutilización de la red de Metro: 800.000 viajes diarios en 3 líneas (46 km).

Sin infraestructura dedicada.

Sin sistemas de información de usuarios.

**Hoy 7 empresas operadoras de buses.**

**Más de 11 mil paradas establecidas.**

**Distribución de malla de recorridos por empresa y Único medio de pago, tarjeta bip!**

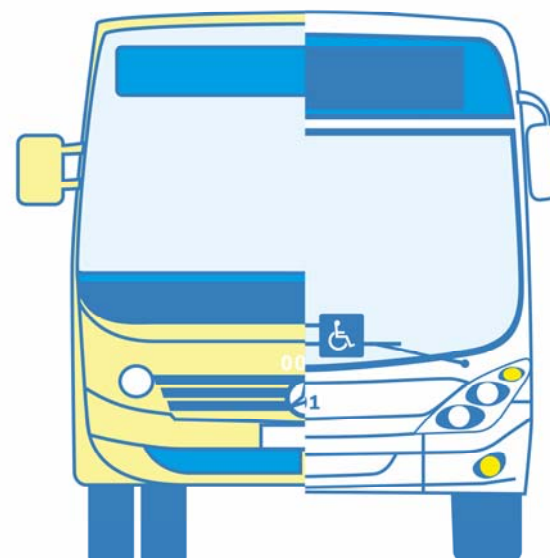
**Sistema integrado entre Metro, Buses y Trenes.**

**3 millones de transacciones diarias y 5 líneas operativas.**

**300 kilómetros de vías prioritarias.**

**Diversos canales de información en distintas plataformas.**

V/S



## Amarillas

## transantiago

# MEJORAMIENTO Y AVANCES



## Contaminación y tipo de flota



**258**  
TONELADAS

Al año 2006, las micros amarillas aportaban cerca de **258 de toneladas al año de material particulado**. Un 30% de la flota estaba sujeta a la norma Euro I, mientras que sólo un 32% ya había pasado al sistema Euro III, al año 2006. Flota altamente contaminante y con importante desgaste.

**64.3**  
TONELADAS



Las emisiones de PM10, comparables a las mediciones de la época de las micros amarillas, **bajaron a 64.3 toneladas al año**. Esto implica una reducción de un 75% de emisiones. Del 100% de la flota del sistema, actualmente **ningún bus circula con norma inferior a Euro III**. A cifras del 2016, 80.01% de la flota tiene norma Euro III y Euro III con filtro, un 19.98% de la flota circula con norma Euro V, y un 0.02% lo hace con norma Euro VI.

## Regulación Laboral



El antiguo sistema, al funcionar bajo el **sistema de pago de comisiones**, implicaba la existencia de tratos directos entre el chofer y el dueño de la maquina, dependiendo los boletos cortados. Esto generaba un sueldo variable, y sin contrato de trabajo.



Actualmente, los trabajadores que participan de sistema poseen **contratos, beneficios corporativos y derechos laborales** como cualquier trabajador chileno. Además, ostentan **sueldos fijos**, evitando recibir cifras variables.

## Accidentes

**6366**  
SINIESTROS  
AL 2006

Al 2006, último año completo en funcionamiento de las micros amarillas, la tasa de accidentes de los buses alcanzó entre **6 mil 366 accidentes**.

**2946**  
SINIESTROS  
AL 2015

Al 2015, los accidentes de los buses del Transantiago alcanzaron la cifra de 2946. Si comparamos con los 6366 del 2006, **se redujeron en un 54%, mientras los lesionados bajaron un 54,5%**.

## Regulación Tarifaria



El antiguo sistema de buses funcionaba bajo el sistema de **boleto cortado**, lo que implicaba una competencia directa entre los operadores por quien lograba llevar a más pasajeros. Esta situación generaba además un desorden en el cobro, el cual permitía al pasajero regatear el valor.



El nuevo sistema de buses del Transantiago funciona bajo un sistema de **tarifa integrada**, que permite el desplazamiento de las personas bajo diferentes modalidades (metro, bus, tren). A su vez, al existir una tarifa única, se evita la competencia de los buses por los pasajeros.

## Accesibilidad



En el sistema anterior las personas con movilidad reducida o discapacitada debían realizar un esfuerzo sobre humano para poder movilizarse por Santiago, ya que **no contaban con ningún tipo de ayuda en infraestructura en los buses ni paraderos.**



En el actual sistema, existen pisos bajos, sistema de rebajamiento lateral y levantamiento, rampas, información en sistema braille en pilares y paraderos. Además, **más de 5 mil buses de los que hoy circulan, son accesibles.** Es decir, tienen piso bajo, rampa para sillas de ruedas o chasis adaptable a la altura de la acera.

## Congestión Vehicular

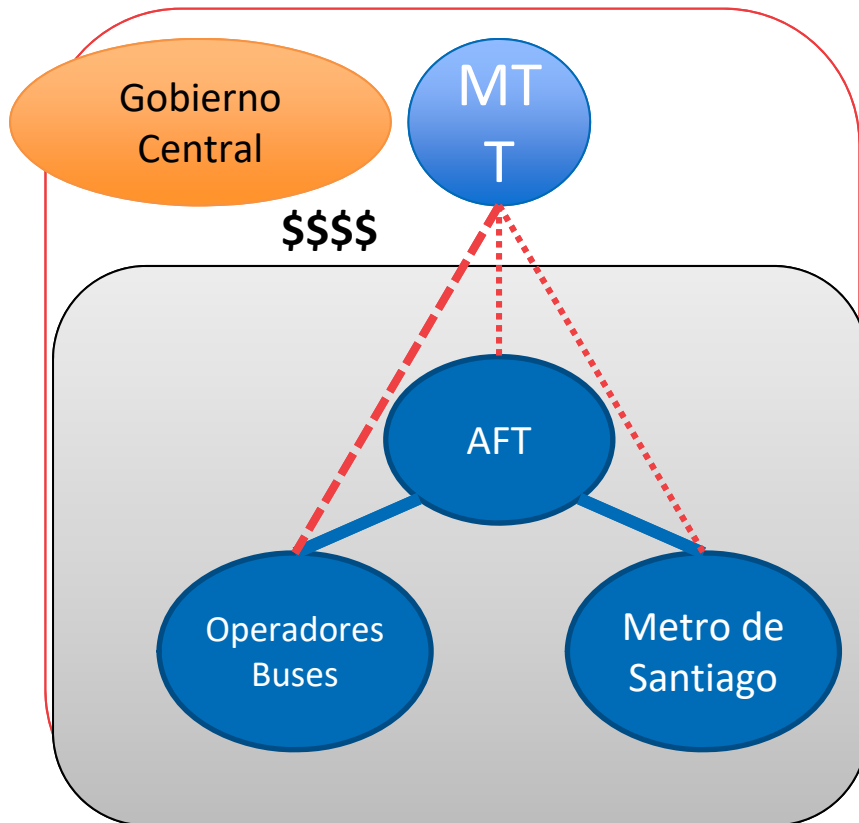
**10**  
MIL 

La desregulación del sistema implicó un crecimiento desproporcionado del número de buses en el sistema, **llegando a existir una cifra superior a las 10 mil máquinas,** generando un importante caos vial.

**6.5**  
MIL 

El actual sistema tiene una **flota que alcanza los 6500 buses.** La cifra crece acorde a las necesidades, y además, existe la división entre recorridos principales (o troncales) y alimentadores, lo que evita la existencia de todos los buses cubriendo las mismas rutas, sino que **focalizados geográficamente.**

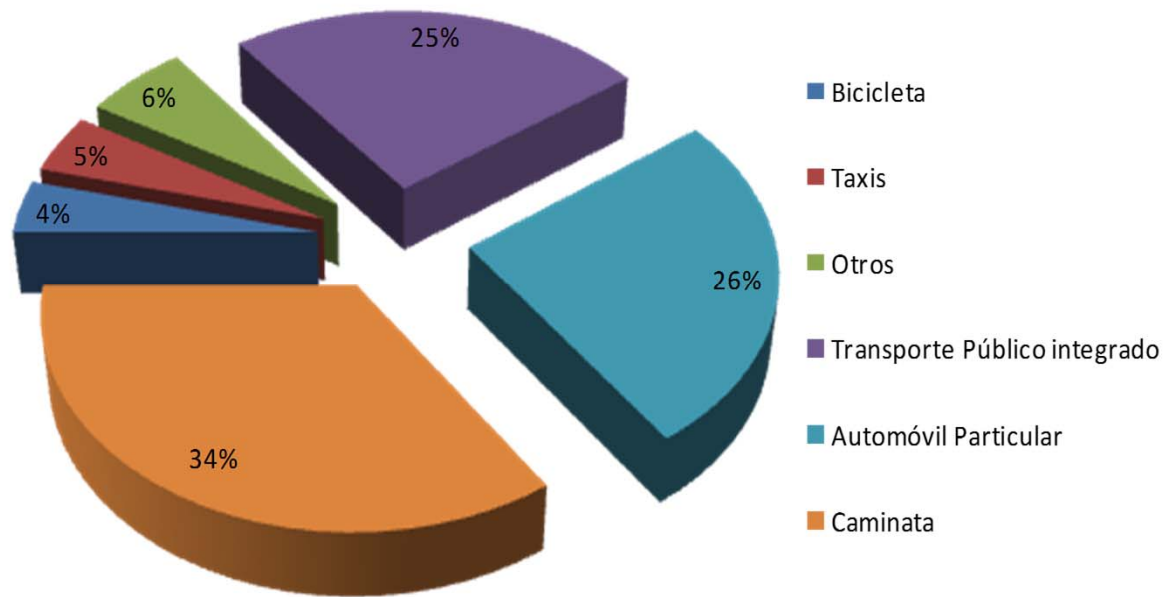
# ESTRUCTURA DEL SISTEMA



El día 5 de septiembre de 2009 es aprobada la Ley 20.378 que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros. Ley que es promulgada durante 2010.

Sistema privado, pero con necesidad de subsidios

# Transantiago: Sistema Integrado



Fuente: Encuesta Origen-Destino 2012

## MOVILIDAD EQUITATIVA

### MODOS ACTIVOS



### MODOS MASIVOS

- Transantiago ha permitido definir los **modos prioritarios** en las distintas políticas públicas.
- Implementar una distribución equitativa del espacio público acorde con la política.
- Relevar rol de cada modo para la movilidad.
- Avanzar hacia una movilidad equitativa.

# HITOS EN 10 AÑOS DE TRANSANTIAGO



**2007: Inicio del  
Transantiago (Nueva Malla  
y Tarjeta Bip!)**



**2007: Primeras  
modificaciones**



**2009: Primera Ley del  
Subsidio al Transporte**



**2012: Renovación de flota**



**2017: Operación nuevo  
operador (Metro Tren)**



**2012: Modificación contratos  
con indemnización a los  
operadores**



**2016: Más de 300 kms de  
vías exclusivas**



**2015: Inicio rediseño para  
nuevas bases de licitación**



**2015: Primer Quite de  
Servicio**