

ANT.: Oficio N° 11410 de la Cámara de
Diputadas y Diputados de la República
de Chile.

MAT.: Responde Oficio del ANT.

DE: JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

PARA: LUIS ROJAS GALLARDO
PROSECRETARIO DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS Y DIPUTADAS

Junto con saludar cordialmente, me refiero a lo expuesto en el oficio citado en el ANT respecto a la facilitación en el acceso y traslado de personas que tengan dificultad de desplazamiento. Cabe señalar que la actualización del domicilio electoral y la georreferenciación realizada por SERVEL permitió que en esta jornada electoral la ciudadanía pudiese votar con mayor cercanía a su domicilio, acortando en muchos casos las distancias de desplazamiento.

Además, se solicitó a los operadores de buses del sistema de Red Movilidad que, para el ingreso y egreso de las personas a la operación en zonas pagas, se consideren facilidades para personas con movilidad reducida (discapacidad, adultos mayores, embarazadas, niños pequeños y estudiantes que cursen hasta cuarto año de educación básica), sumado a que la mayoría de los buses del sistema Red cuentan con rampa para facilitar el acceso universal. En particular, los buses estándar Red tienen una serie de comodidades y beneficios ambientales y sociales que permiten que las experiencias de movilidad sean más cómodas y seguras para personas con algún tipo de discapacidad:

- Disminución de contaminantes y disminución del ruido.
- Aire acondicionado, puertos USB, cámaras de seguridad, itinerario electrónico, wifi, comodidad, suavidad y tecnología para prevención de siniestros.
- Accesibilidad universal: rampa y espacio para sillas de ruedas, además de un asiento más espacioso para personas que requieren elementos de apoyo y asistencia para su desplazamiento (muletas, bastones, etc.)
- Las cámaras previenen atrapamiento en subida y bajada a los buses ya que aumentan el rango visual de los conductores/as. En el mismo sentido los dispositivos de alerta de proximidad previenen atropellos por puntos ciegos de niños, personas de baja estatura o en silla de ruedas de personas con baja estatura.
- Algunos buses cuentan con elementos audibles que anuncian próxima parada para personas ciegas. También elementos gráficos para personas sordas mediante pantallas.
- La Resolución Exenta N°3250 del 15 de noviembre de 2015 establece protocolo o procedimiento base de operación para facilitar acceso a personas con movilidad reducida por la segunda puerta del bus.

Por otra parte, Carabineros de Chile y las Fuerzas Armadas facilitaron el acceso a los perímetros de los locales de votación para aquellas personas que requieran asistencia y/o se trasladen en vehículo particular. Para mayor detalle, se adjuntan informes que dan cuenta de los planes operativos desplegados por este Ministerio tanto para la Región Metropolitana de Santiago a través del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) – PDF “Planificación plebiscito DTPM”-, como para el resto de las regiones a través de la División de Transporte Público Regional (DTPR) – PDF “Planificación plebiscito DTPR”



Es importante mencionar que estos planes fueron desarrollados con meses de planificación, con el fin de dar conectividad a todas las personas, permitiendo el eficiente traslado de ellas a sus respectivos locales de votación y ejercer su derecho a voto a lo largo y ancho del país.

Sin otro particular, saluda atentamente a Ud.,





Distribución:

GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
SUBTRANS – OFICINA DE PARTES
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL – OFICINA DE PARTES
DIRECTORIO DE TRANSPORTE PUBLICO METROPOLITANO – OFICINA DE PARTES



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

906934

E137112/2022



OPERACIÓN TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL PLEBISCITO DE SALIDA 4 DE SEPTIEMBRE DE 2022

I. Aspectos generales de la prestación de servicios de transporte público receptores de subsidios establecidos en la ley N°20.378 en días de elecciones populares

La División de Transporte Público Regional (DTPR) es una división de la Subsecretaría de Transportes, cuya tarea es la implementación de acciones destinadas a ejecutar las funciones establecidas en la Ley N° 20.378 que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; utilizando para ello los fondos dispuestos para tales efectos, en el Programa 06 “Subsidio Nacional para el Transporte Público”, Partida 19, Capítulo 01, previsto en la ley de Presupuesto para el Sector Público para el año 2021, para la Secretaría y Administración General de Transportes, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En este contexto, todas las acciones desplegadas con ocasión del próximo plebiscito de salida, tendientes a asegurar la disponibilidad de transporte público remunerado y subsidiado de pasajeros, se han enmarcado en las competencias legales otorgadas a la autoridad de transportes, las que se encuentran contenidas en la ya citada ley N° 20.378, principalmente en su artículo 5°; así como en el Decreto Supremo N° 4 de 2010 de este Ministerio, que aprueba el Reglamento del citado Programa de Apoyo al Transporte Regional.

En síntesis, cada una de las acciones ejecutadas – que se detallan a continuación- se han circunscrito a las normas legales y reglamentarias que otorgan y regulan las competencias entregadas en materia de prestación de servicios de transporte público subsidiado, en días en que se realizan elecciones reguladas por la Ley N° 18.700 Ley Orgánica Constitucional sobre Votaciones Populares y Escrutinios.

Cabe indicar que la DTPR posee competencias para la implementación y gestión de servicios de transporte público de dos fuentes legales:

- **Servicios Subsidiados del Programa de Apoyo Regional del artículo 5° de la ley N° 20.378:** que corresponden a servicios de transporte público subsidiados por el MTT que operan regularmente durante todo el año, los que pueden ser terrestres, marítimos, fluviales, lacustres, aéreos o ferroviarios, y que operaron el día de las elecciones.



- **Servicios del Programa Especial previsto en el DS N°4/2021:** conformados por servicios de transporte público contratados, en la actualidad, por las Delegaciones Presidenciales, con recursos provenientes de la ley N° 20.378, específicamente del Programa de Apoyo Regional previsto en su artículo 5° y cuya finalidad es ampliar la cobertura del transporte público en el día de las elecciones de diciembre, en modos terrestre y marítimo.

II. Operación para plebiscito de salida 2022

- Para facilitar el acceso a los locales de votación a residentes de sectores apartados de las regiones, durante el plebiscito de salida a desarrollarse el domingo 4 de septiembre de 2022, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de **2 mil 468 servicios de locomoción gratuitos (suma de los regulares + los especiales)**.
- Estos servicios incluyen 1.527 recorridos del tipo **especial** (contratados sólo para la jornada) y 941 subsidiados de forma regular por el MTT, tanto en los modos terrestre, marítimo, lacustre, fluvial y ferroviario.
- Asimismo, en el contexto del **transporte urbano regulado** y subsidiado por la ley N° 20.378, se aplica la directriz general aplicable en los días de elecciones populares, consistente en que dichos servicios deben operar como un día laboral.

III. Servicios de transporte rural y zonas aisladas

A. Programa Servicios Especiales de Elecciones

Aproximadamente \$400 millones de los Fondos Espejo para Regiones destinará el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para financiar la operación durante el plebiscito de salida de 1.527 servicios especiales coordinados con las Delegaciones Presidenciales Regionales (DPR).

Los equipos técnicos de la DTPR realizaron un intenso trabajo para disponer de los servicios de elecciones de manera correcta, en coordinación con las Delegaciones Presidenciales Regionales, para realizar una cobertura eficaz en la cartera de servicios. Para ello, se han suscrito **convenios de colaboración** y coordinación con distintas entidades del Estado, necesarios para el despliegue de servicios en elecciones, tales como: Ministerio del Interior, Delegaciones Presidenciales Regionales, Seremis y Delegaciones Presidenciales Provinciales.



Adicionalmente, se gestionó a través de las Delegaciones Presidenciales Regionales y de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, la información actualizada sobre los servicios requeridos, sus horarios y frecuencias. En base a esta información, ya se generaron los diseños de los servicios y gestionado los decretos a través de los cuales el MTT dispone la transferencia de los fondos, provenientes de la ley N° 20.378, que se requieren para financiar los servicios especiales de elecciones.

Los recorridos especiales de locomoción se distribuyen en 1.505 modo bus y 22 en el modo marítimo. Para una mejor cobertura de estos, en esta oportunidad se realizaron ajustes en frecuencias, horarios y otros respondiendo a las solicitudes de cada región. De esta forma y en virtud de las características del plebiscito que incorpora el voto obligatorio, es que en relación con las últimas elecciones desarrolladas en diciembre de 2021, se ha considerado de un aumento en el número de servicios en torno al 27%, con el fin de mejorar cobertura y frecuencias. Este aumento, sumado al incremento de los costos de operación por ejemplo por combustible, es que ha generado un aumento del presupuesto del 80%, lo cual implica una inyección de 157 \$MM adicionales (en comparación a 2da vuelta 2021).

B. Operación Servicios Subsidiados Regulares

Durante esta jornada electoral, miles de personas de localidades aisladas y rurales también serán beneficiadas con la **operación gratuita de al menos 941 servicios subsidiados** de manera regular por el MTT. De estos servicios, 847 corresponden a recorridos subsidiados operados por buses o minibuses, los cuales no significarán mayor costo presupuestario para el Estado, puesto que en sus contratos con el MTT incorporan una cláusula que establece la operación gratuita durante el desarrollo de procesos electorarios.

Además, operarán otros 94 servicios subsidiados regulares de Otros Modos (marítimos, lacustres, fluviales, aéreos y/o ferroviarios) asegurando la conectividad a las zonas más aisladas del país. Para algunos de estos servicios de transporte en zonas aisladas en Otros Modos, se considera la realización de viajes adicionales, cuando no se establecen viajes regulares en dichos días. También, cuando los viajes establecidos por itinerario no son suficientes o no satisfacen las necesidades de conectividad requeridas. Dichos viajes se realizarán en forma adicional a la frecuencia regular del servicio, serán programados y autorizados por la contraparte técnica del contrato, incluirán a todo tipo de pasajeros y contarán con tarifa gratuita.



CUADRO RESUMEN SERVICIOS RURALES Y ZONAS AISLADAS

REGIÓN	Servicios continuos							Servicios especiales		TOTAL
	CAF	CAL	CAM	CEE	CFF	CTA	CTR	SEM	SET	
Arica y Parinacota	-	-	-	-	-	7	2	-	10	19
Tarapacá	-	-	-	-	-	29	4	-	3	36
Antofagasta	-	-	-	-	-	15	6	-	4	25
Atacama	-	-	-	-	-	8	22	-	26	56
Coquimbo	-	-	-	-	-	13	57	-	146	216
Valparaíso	-	-	-	-	-	10	20	-	84	114
Metropolitana de Santiago	-	-	-	-	-	1	16	-	41	58
Libertador General Bernardo O'Higgins	-	-	-	-	-	21	36	-	106	163
Maule	-	-	-	-	1	28	32	-	111	172
Ñuble	-	-	-	-	-	2	15	-	65	82
Biobío	-	-	1	1	1	17	16	-	66	102
La Araucanía	-	5	-	-	-	159	105	-	403	672
Los Ríos	5	3	2	-	-	57	11	-	98	176
Los Lagos	4	5	54	-	-	57	28	18	301	467
Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	2	2	4	-	-	22	15	3	23	71
Magallanes y de la Antártica Chilena	-	-	4	-	-	9	7	1	11	32
TOTAL	11	15	65	1	2	455	392	22	1.498	2.461

Otros Modos CAF: fluvial, CAL: lacustre, CAM: marítimo, CEE: aéreo, CFF: ferrocarril

CTA zona aislada, CTR conectividad rural (modo Bus)

SEM: Servicio Especial Marítimo, SET: Servicio Especial Terrestre (modo Bus)

IV. Servicios de transporte público urbano regulado

Para garantizar una adecuada oferta de transporte público urbano, se aplica una directriz general consistente en que los servicios regulados y subsidiados por la Ley N°20.378, deban operar como un día laboral. Para tales efectos, se consideraron lineamientos generales como:

- Se considera un día laboral para el día de las elecciones.
- Se elimina punta mañana y punta tarde, distribuyendo la frecuencia de buses durante el día. Este punto se justifica, dado que existen zonas reguladas que poseen Sistema de contador de pasajeros donde fue posible analizar el comportamiento de votación de la última elección presidencial (diciembre 2021).
- Se fortalecen horarios de mayor votación (medio día, después de almuerzo).
- Se consideran horarios previos y posteriores de votación, de manera de otorgar oferta de transporte público a los vocales de mesa.

En la siguiente tabla, se presentan las consideraciones especiales de cada zona regulada en conjunto con la cantidad de servicios que operaran aquel día y su flota asociada.

Zona Regulada	Servicios	Flota	Consideraciones
Iquique – Alto Hospicio	22	320	Se considera una frecuencia del 100% entre 09.00 y 17.00 hrs., horarios previos y posteriores a los indicados, se considera una frecuencia más baja (de manera de otorgar
Antofagasta	13	550	



Zona Regulada	Servicios	Flota	Consideraciones
Calama	10	125	cobertura a los vocales de mesa). Se mantienen los horarios de operación de un día laboral normal.
Tocopilla	1	7	
Gran Valparaíso	95	1500	Se mantienen los horarios de operación de un día laboral normal. Se incluyen servicios cortos, potenciando servicios locales para generar una mayor circulación de buses. En servicios intercomunales, se mantiene frecuencia de un día laboral normal.
Quintero – Puchuncaví	5	40	Se mantienen los horarios de operación de un día laboral normal, con ciertos cambios, dado que corresponde a una zona regulada que otorga cobertura la zona de Quintero – Valparaíso. En general los habitantes de las comunas de Quintero y Puchuncaví realizan su voto en estas mismas comunas.
Limache - Olmué	12	56	Se mantienen los horarios de operación de un día laboral normal. Se eliminan horarios de punta mañana y punta tarde, otorgando una cobertura lineal durante el día.
Zona Sur - RM	13	108	Se considera un Plan Operacional similar a un día laboral, reforzando principalmente los horarios entre las 09.00 y 15.00 hrs.
Linares	4	39	Se considera una frecuencia del 100% entre períodos de las 09.00 y 15.00 hrs., horarios previos y posteriores se considera una frecuencia del 80% de un día laboral normal. Se mantiene horario de operación de un día laboral normal.
Tomé	2	22	Se considera una frecuencia del 80% de un día laboral normal, dado que esta zona regulada otorga cobertura entre la zona de Tomé y Concepción. En general, los habitantes de la comuna de Tomé realizan su voto en esta misma comuna. De todas formas, se refuerza horario entre las 09.00 y 14.00 hrs.
Chillán	10	130	Se considera una frecuencia del 80% de un PO de día laboral normal. Se refuerza principalmente los horarios entre las 09.00 y 14.00 hrs.
Villarrica	5	38	Se mantienen los horarios de operación de un día laboral normal, considerando horarios de llegada y termino para vocales de mesa. Se elimina la punta mañana, considerando una frecuencia lineal para estos períodos. Se fortalece oferta para horarios de medio día y después de almuerzo.
Valdivia	10	206	
Osorno	12	175	
Castro	5	25	
Quellón	2	14	
Punta Arenas	8	50	

Con lo anterior, se busca ofrecer una óptima calidad de servicios a los usuarios de transporte público mayor y asegurar cobertura.



Anexos

Para más información con detalle regional, se adjuntas las fichas de información sobre los servicios habilitados en cada una de las regiones del país, las cuales son publicadas en el sitio web <https://www.mtt.gob.cl>



REPORTE GESTIONES PARA LA PLANIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTES PARA EL GRAN SANTIAGO EN JORNADA ELECTORAL 04 DE SEPTIEMBRE 2022

En el marco de la jornada electoral del 04 de septiembre de 2022, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha instruido planificar y generar condiciones óptimas para ejercer el derecho a voto en dicha jornada. En esta oportunidad en que se generan nuevas condiciones, como lo es la obligatoriedad del voto, el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) generó un plan para la planificación del 04 de septiembre, con 4 meses de antelación para el sistema de transportes del Gran Santiago que incluye la red de buses, metro y tren de cercanía, dado que forma parte de la Región Metropolitana, y se encuentran habilitados para sufragar 5.800.000 ciudadanos aproximadamente.

En este sentido, estudiar las mejores alternativas de cobertura, colaborar con las instituciones involucradas en la provisión y planificación del sistema de transportes para el Gran Santiago, promoviendo el sistema de transporte público intermodal para generar alternativas que descongestionen las calles de la ciudad, asegurar el derecho de desplazamiento de las y los ciudadanos e incentivar modos sustentables de transporte han sido los lineamientos en este periodo de planificación que inició el 04 de mayo y que en lo largo del proceso se realizaron una veintena de reuniones de coordinación en que han participado diversos actores como: Municipios del Gran Santiago, Gobierno Regional Metropolitano, Delegación Presidencial, empresas operadoras del sistema de buses, metro, tren central, Carabineros de Chile, Oficina Nacional de Emergencia del Ministerio del Interior (ONEMI), Plan Nacional de Fiscalización, Asociación Chilena de Municipalidades, Asociación de Municipalidades de Chile, Dirección del Trabajo, Servicio Electoral, Unidad Operativa de Control y Tránsito (UOCT) y SEREMITT, Bomberos de Chile y Fuerzas Armadas.

A continuación, se presentan las principales gestiones de esta planificación:

I. Diagnóstico: coordinación y levantamientos iniciales

1. Inicio de gestiones: convocar a actores y coordinar

El 04 de mayo, con cuatro meses de antelación a la jornada electoral, se realizó la primera reunión ampliada para coordinar ejes de acción y actores involucrados, solicitando contrapartes a los actores para coordinar el trabajo

2. Cobertura y planificación de recorridos

- a. Se instruyó desde un inicio a las empresas operadoras la necesidad de contar con el 100% de la flota operativa disponible para operar el 04 de septiembre



- b. 03 de mayo se solicitó a SERVEL información actualizada de los establecimientos habilitados para la elección, y la capacidad de éstos (cantidad de mesas y votantes). El 02 de agosto se recibe actualización de locales de votación de SERVEL.
- c. Se solicitó a Efe Central, Metro, GORE, Delegación Presidencial y municipios remitir información de puntos críticos de la ciudad que requieran refuerzos de acuerdo con la experiencia de jornadas electorales previas
- d. 22 junio se solicita pronunciamiento a Dirección del Trabajo sobre suficiencia de ingreso diferido a turnos dada la necesidad de cumplir con el derecho a voto, su obligatoriedad y requerimientos conductores/as para la operación del 100% de la flota base requerida para la planificación
- e. Se solicitaron ciclofacilidades en establecimientos de votación a SERVEL y Fuerzas Armadas. Adicionalmente, se solicitó refuerzo de línea 0 y permitir ingreso de ciclos al sistema.

II. Elaboración: identificación de condiciones óptimas para la planificación de la cobertura, y trabajo técnico

- 1. Se tramitó en un mes el proyecto de la ley N°21.476 que modifica el Código del Trabajo, aprobada con unanimidad con 136 votos a favor (ningún voto en contra ni abstención) que permite compensar domingo de descanso con otros meses (anterior o posterior) cuyo objetivo fue tener capacidad de operar con el 100% de la flota operativa base
- 2. Se solicitó a los municipios apoyo en la designación de contraparte para la revisión de áreas de exclusión, colaborar con ciclofacilidades en los centros de votación, implementar ciclleteros de corta estadía, generar zonas especiales para ingreso y egreso de votantes en ciclos, junto con zona de acomodación
- 3. Considerando las áreas de exclusión de los establecimientos de votación, se solicitó a Carabineros de Chile entregar prioridad al transporte público en las vías y desvíos requeridos, con el fin de que el DTPM pueda sugerir y/o establecer desvíos que permitan, una vez consensuados, ser informados y difundidos a la comunidad
- 4. Se respondieron solicitudes y propuestas para la mejora de la planificación del transporte para la jornada electoral remitida por organizaciones de la sociedad civil así como del Gobierno Regional Metropolitano
- 5. Se remite información actualizada de la planificación del sistema de transporte a los operadores y a las asociaciones de municipios (ACHM y AMUCH) enviando el consolidado de salida y cierre de oferta para la jornada, y se les facilita propuesta gráfica e insumo para difundir los recorridos de interés para la comuna
- 6. Se solicitó a Carabineros de Chile apoyo en el control de puntos críticos identificados en las mesas de trabajo, otorgar prioridad de paso al transporte público, evitando desvíos que alteren lo programado, colaborar en la supervigilancia de los depósitos de buses, contar con planificación de medidas para asegurar condiciones de seguridad para las personas usuarias, conductores



y conductoras y, resguardo de buses e infraestructura asociada al sistema de transporte.

III. Implementación: preparación para la comunicación y acción en la jornada

1. Contamos con un plan de fiscalización en terminales para controlar asistencia de conductores, frecuencia, y flota en conjunto con contraparte técnica de los terminales y en vías se controlarán 80 puntos críticos con apoyo del Programa Nacional de Fiscalización, Carabineros de Chile se encargará de los desvíos y áreas de exclusión en los locales de votación, y la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) colaborará con el monitoreo en puntos de regulación y control en línea de semáforos
2. Generamos un Plan sobre el pulso de la operación del transporte durante la jornada, en que el Centro de Monitoreo de Buses del DTPM generará reportes sobre la frecuencia de salida de los buses desde terminal, asistencia de conductores/as, y respecto a eventos y situaciones en las vías
3. Se solicitó colaborar en la difusión de los servicios de transporte disponibles para la jornada electoral, facilitando listado georreferenciado de los locales de votación y propuesta de gráfica digital a los municipios y Gobierno Regional Metropolitano
4. Elaboramos un plan comunicacional que informa mediante la campaña “Planifica Tu Viaje Plebiscito 2022” en redes sociales con videos y gráficas, e información de los servicios de transporte en los locales de votación para el Gran Santiago que estuvo disponible en la página web de Red Movilidad donde se accedía a un buscador especial que permitía encontrar los servicios que llevan a los distintos locales de votación y, campaña gráfica en 400 buses de red Movilidad. Así mismo, en la App de Red Movilidad se podía acceder a información de los locales de votación.
5. Se instalaron señaléticas en paradas para actualizar los servicios que excepcionalmente el día 04 de septiembre fueron modificados.

IV. Proceso de evaluación de la jornada

1. Se realizó reunión con el equipo de trabajo de DTPM que se desplegó en terreno y los operadores, con la asistencia del Subsecretario de Transportes y el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones para recoger potenciales mejoras en futuras jornadas en que se requiera especial planificación
2. Se elaboró un reporte de la cobertura de la jornada