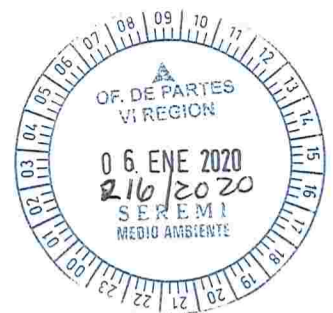




000791



OFICIO N° 0022/

ANT.: Ordinario N° 341, SEREMI del Medio Ambiente Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, que informa publicación de Anteproyecto Plan de Descontaminación Atmosférica por MP 2,5 para el Valle Central de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.

MAT.: Remite observaciones y comentarios al Anteproyecto del PDA 2,5 para el Valle Central de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins

RANCAGUA, 03 DE ENERO DE 2020.-

A : **SRA. RODRIGO LAGOS GONZÁLEZ**
SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL DEL MEDIO AMBIENTE
REGIÓN DEL LIBERTADOR GENERAL BERNARDO O'HIGGINS

DE: **SR. HANS GONZÁLEZ GONZÁLEZ**
SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL
DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
REGIÓN DEL LIBERTADOR GENERAL BERNARDO O'HIGGINS

Junto con saludar, y en atención a su oficio señalado en el antecedente, envío a ud. observaciones y comentarios a su propuesta de medidas a comprometer por parte de este servicio en el Marco del Anteproyecto "Plan de Descontaminación Atmosférica por MP 2,5 para el Valle Central de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins".

Sin otro particular, saluda atentamente a usted;



HANS GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO REGIONAL MINISTERIAL
DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
REGIÓN DEL LIBERTADOR GENERAL BERNARDO O'HIGGINS

HGG/Gps.
Distribución:

- División de Transporte Público Regional.
- Archivo.

CAPÍTULO V. CONTROL DE LAS EMISIONES DEL TRANSPORTE**Programa renovación de buses**

Artículo 37. A contar de los 18 meses desde la publicación del presente decreto, el Gobierno Regional de O'Higgins, establecerá mediante el respectivo acto administrativo los requisitos asociados a la ejecución del "Programa de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses", teniendo por objetivo priorizar la renovación de vehículos de transporte mayor que cumplan con las normas de eficiencia energética, sean estos vehículos eléctricos, híbridos, a gas o bien que cumplan con la norma Euro 6, destinando mayores recursos a la renovación de este tipo de vehículos. Dicho acto administrativo deberá ser notificado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En un plazo de 6 meses desde la recepción del acto administrativo señalado, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en coordinación con la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones establecerá en sus bases de licitación para el "Programa de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses", incentivos asociados a la ejecución del Programa, que tiene por objetivo favorecer la incorporación de vehículos que cumplan con las normas de eficiencia energética, sean estos vehículos eléctricos, híbridos, a gas o bien que cumplan con la norma Euro 6.

• Comentario / Observación Artículo 37:

- i. A la fecha no se ha definido por parte del Ministerio la modificación del Decreto Supremo N° 44 del año 2011 que "Aprueba Reglamento Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses", lo anterior en cuanto a las características específicas de los vehículos de transporte mayor eléctricos a incorporar, los valores a subsidiar para el recambio y otras variables atingentes. Con lo anterior la posibilidad de "priorizar" por parte del Gobierno Regional el recambio mayoritario hacia vehículos eléctricos se ve dificultado.
- ii. No es posible comprometer un número de vehículos que cumplan las características mencionadas en el artículo propuesto, ni menos un porcentaje de flota, toda vez que la postulación recae en los particulares y está sujeta a las condiciones propias y personales de cada postulante.

Plan de gestión y ordenamiento del transporte

Artículo 38. En un plazo máximo de 18 meses, contado desde la publicación en el Diario Oficial del presente decreto, la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, formulará para las comunas de Rancagua y Machalí, un Plan de Mejoras de Calidad Operacional para el transporte público o una Nueva Medida General de Ordenamiento para el mismo, con el objetivo de descongestionar y disminuir las emisiones de MP y NOx. Al menos, se debe contemplar para el transporte público mayor y menor, lo siguiente:

- a) Aumento de la actual cobertura geográfica en la Conurbación.
- b) Mejora y optimización de la frecuencia operacional a través de máquinas que cumplan con norma Euro 5 o equivalente como mínimo.
- c) Aumento de la cobertura horaria actual respecto de máquinas que cumplan con norma Euro 5 o equivalente como mínimo.
- d) Vías exclusivas para el Transporte Público en sentido oriente-poniente/norte-sur y viceversa para ambos casos, considerando la fiscalización mediante sistemas automatizados.
- e) Intermodalidad física, operacional y tarifaria.

• **Comentario / Observación Artículo 38:**

- iii. Respecto de la posibilidad de incluir en este punto incentivo a la incorporación de buses eléctricos, el comentario es idéntico al punto i):

A la fecha, si bien el MTT se encuentra trabajando en la modificación del Decreto Supremo N° 44 del año 2011 que "Aprueba Reglamento Programa Especial de Renovación de Buses, Minibuses, Trolebuses y Taxibuses", esto aún no se concreta con lo cual la posibilidad de "priorizar" por parte del Gobierno Regional el recambio mayoritario hacia vehículos eléctricos se ve dificultada.

- iv. En términos de Intermodalidad es importante señalar que desde el MTT, se entiende como la capacidad de brindar movilidad y desplazamiento para las personas a través del uso integrado de más de un medio de transporte, por ejemplo peatón-biciclo, biciclo-bus, bus-tren, biciclo-tren, peatón-biciclo-bus; de esta forma, la relación con los beneficios ambientales que la Intermodalidad presenta, se relaciona con un aumento en la partición modal del Transporte Público, en términos de mejorar su uso por parte de la población, dado que se integran otros modos mediante los cuales se accede al mismo.

Por último, en términos tarifarios, no se visualiza un impacto ambiental directo ni relevante en términos de incluirlo dentro del concepto de Intermodalidad, toda vez que lo relevante para operativizar el concepto está marcado por generar la infraestructura física y realizar una óptima gestión operacional que permita la relación entre los distintos modos.

Artículo 39. En un plazo máximo de 18 meses, contado desde la publicación del presente decreto en el Diario Oficial, la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, en coordinación con la SEREMI de Vivienda y Urbanismo, la SEREMI del Medio Ambiente y el municipio de Rancagua, propondrán un Plan de Gestión en el damero central de la ciudad de Rancagua (entre la Calle Ramón Freire por el oriente; Avenida Viña del Mar - Estación por el poniente; Avenida Libertador Bernardo O'Higgins por el norte, y Calle Antonio Millán por el sur) con el objetivo de incentivar el uso de transporte público, el uso de ciclo vías y la peatonalización, en la zona antes definida. En particular el Plan debe considerar la evaluación de la ejecución de medidas como:

- a) Prohibir el acceso de vehículos de transporte público que no cumplan como mínimo en la norma Euro 5 o equivalente.
- b) El municipio de Rancagua actualizará la ordenanza municipal de carga y descarga en el damero central con el fin de complementar la restricción de tonelaje con emisiones.
- c) Vías exclusivas para el Transporte Público en sentido oriente-poniente/norte-sur y viceversa para ambos casos, considerando la fiscalización mediante sistemas automatizados.
- d) Paradas diferidas para transporte público mayor (buses) y menor (taxi colectivos) y para los distintos trazados para cada tipo.
- e) Optimización y mejora de los trazados de transporte público en el área.
- f) Eliminación total de estacionamientos en vía pública.
- g) Optimización del Sistema de Control Automatizado de Tránsito (SCAT) para dar preferencia y prioridad a los peatones y al transporte público.
- h) Implementación de estacionamientos de bicicletas en vías públicas de mayor demanda.
- i) Intermodalidad física, operacional y tarifaria.

• **Comentario / Observación Artículo 39:**

- v. Respecto de lo señalado en el punto a) de este artículo, no se considera posible restringir el acceso de vehículos que operen en una determinada zona de la comuna de Rancagua, dado el no cumplimiento de una norma como la Euro V. Lo anterior atenta contra la normativa general que debe cumplir el transporte público mayor en las condiciones actuales y también en las proyectadas para un futuro ordenamiento del transporte público. Además impacta sólo una parte muy menor del área total donde debe actuar el Plan, consiguiendo beneficios ambientales restringidos, junto con permitir la operación de esos mismo buses en otras zonas o comunas del área bajo regulación, lo que puede ser considerado una discriminación arbitraria.
- vi. Respecto de lo señalado en el punto i) de este artículo, se señala lo mismo que en la observación iv) ya planteada.

Plan de movilidad sustentable y normalización de ciclovías y sendas multipropósito

Artículo 40. Dentro del plazo de vigencia del presente decreto, la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con la SEREMI de Vivienda y Urbanismo a través de SERVIU y otros organismos con atribuciones para la construcción de infraestructura pública como municipios y el Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección de Vialidad, según corresponda, deberán coordinarse para implementar la normalización al estándar vigente, de las ciclovías que lo requieran, en el área urbana de las comunas de la zona saturada. Lo anterior tomando como marco y referencia la Ley 21.088 sobre Convivencia de los distintos modos de transporte, la Ley 20.598 que establece un sistema de aportes al espacio público y la Ley 20.422 sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad. En el área rural de las comunas de la zona saturada se aplicarán los criterios específicos que la Dirección de Vialidad determina para las sendas multipropósito según el contexto existente.

Artículo 41. En un plazo de 45 días de publicado el decreto en el diario oficial la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones en coordinación con los organismos señalados en el artículo anterior constituirá una mesa de movilidad sustentable.

En un plazo de 18 meses desde la entrada en vigencia la mesa de movilidad sustentable elaborará un plan de inversión con el fin de favorecer el aumento, la optimización y conexión de las redes de ciclo vías y sendas multipropósitos nuevas y existentes en la zona saturada, incluyendo la dotación de biciestacionamientos. A su vez, dicha coordinación deberá velar para que las obras de infraestructura para la movilidad sean las adecuadas para promover modos sustentables de transporte como la caminata.

Artículo 42. A partir de la entrada en vigencia del presente decreto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, deberá establecer la segunda fase del ASM (Acceleration Simulation Mode) en las Plantas de Revisión Técnica de la Región del Libertador Bernardo O'Higgins, de manera de hacer efectiva la aplicación de dicha norma de acuerdo a lo establecido en el artículo 5 bis y artículo 5 ter del D.S. N°149, del 23 de octubre de 2006, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.