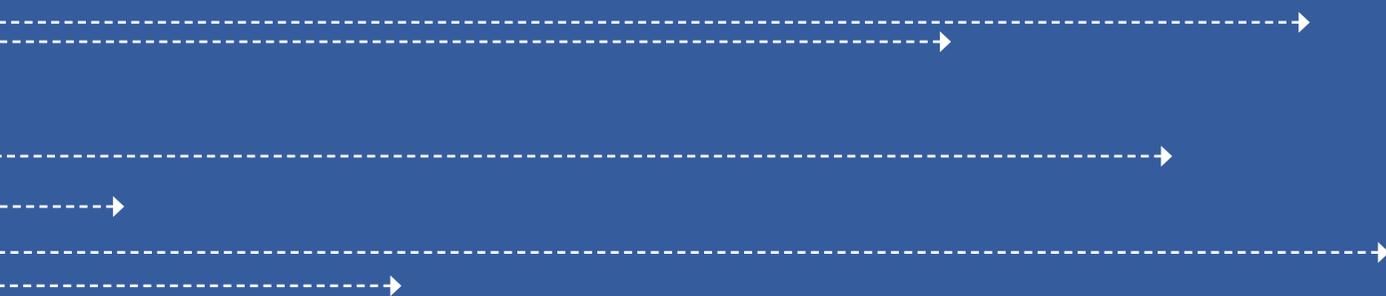


PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL



Región de Atacama



**PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO
REGIÓN DE ATACAMA
2014 - 2018**

I. ANTECEDENTES DE LA REGIÓN DE ATACAMA

Tabla N° 1. Antecedentes Generales Región de Atacama

REGIÓN DE ATACAMA	
Capital Regional	Copiapó
Superficie Regional	7.517.620 Ha
Superficie Urbana Regional	2.788 Ha
Población Regional	286.642 Hab.
Población Urbana Regional	259.571 Hab.
Densidad Regional	3,81 hab/km2
Provincias	Chañaral Copiapó Huasco

Fuente: INE

Figura N° 1. Región de Atacama



La Región de Atacama tiene una superficie de 1.382.033 km², está integrada por tres provincias: Chañaral, Copiapó y Huasco, que en su conjunto están compuestas por nueve comunas, las cuales conforman el límite sur del desierto de Atacama, paisaje dominante en la región.

Dada esta condición desértica, los centros poblados se han ubicado históricamente en los valles cercanos a los cursos de agua, especialmente en las cuencas de

Río Copiapó y Río Huasco.

Fuente: Elaboración Propia

Situación demográfica:

La región de Atacama presenta una fuerte concentración de población en la comuna de Copiapó, con un 59% del total de los habitantes de la región. Copiapó, en conjunto con la comuna de Vallenar concentra aproximadamente el 75% de la población total regional.

La población urbana (90,5%) comprende un total de 259.571 habitantes. La región presenta una relación de 3,81 hab/km².

En temas de género, la población masculina representa un 51,1% (146.357 hab.) del total regional, mientras que la femenina representa un 48,9% (140.285 hab.).

Según proyecciones del INE, se espera que para el 2.020, la población en la Región haya aumentado a 299.954 habitantes. Este crecimiento se produce principalmente por un aumento en la población de la provincia de Copiapó, ya que dadas las características económicas de la Región de Atacama, las comunas de esta provincia y en especial su capital regional, están atrayendo la mayor cantidad de servicios dada la actividad económica predominante de la región, la minería. Dado este escenario, no sorprende que en las provincias de Chañaral y Huasco se aprecie una disminución de su población, Probablemente por migraciones a los centros más poblados. En este caso, la capital regional.

Tabla N°2. Población Región de Atacama

REGIÓN DE ATACAMA					
Provincia	Comuna	2013		2020	
		Población Comunal	Población Provincial	Población Comunal	Población Provincial
Chañaral	Chañaral	12.445	23.091	11457	19.035
	Diego de Almagro	10.646		7578	
Copiapó	Caldera	15.395	199.019	15861	219.166
	Copiapó	169.656		189.287	
	Tierra Amarilla	13.968		14.018	
Huasco	Huasco	7.955	64.532	7.777	61.753
	Freirina	5.889		5853	
	Vallenar	45.897		43446	
	Alto del Carmen	4.791		4.677	
Región de Atacama		TOTAL	286.642	TOTAL	299.954

Fuente: Proyecciones INE

La economía de la región se basa principalmente en la minería cuprífera y férrea, industria que genera una gran cantidad de servicios a su alrededor. Por otro lado, destaca la agricultura de aceitunas en el valle del Huasco, como también la exportación de uva en el valle de Copiapó, generando grandes ganancias dadas sus características.

Actualmente se ha invertido en el turismo, especialmente debido al evento del desierto florido.

Desde el punto de vista económico, la región tiene un ingreso per cápita anual de US\$ 24.979 el cual es superior al promedio nacional, dato que al 2011, según Banco Central fue de US\$ 17.331.

Tabla N° 3. Antecedentes Económicos Región de Atacama.

ANTECEDENTE SOCIO ECONOMICOS	
Producto Interno Bruto (2011)	2.450.381 (Millones de \$)
Tasa de participación PIB país	2,20%
PIB per cápita (Dólar = \$ 510)	12.739.290 \$/hab.
Tasa de desocupación último trimestre 2012	4,80%

Fuente: BANCO CENTRAL 2011-2012, INE 2010

II. RESUMEN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA REGIÓN

El transporte público en la Región de Atacama existe solamente en modalidad terrestre. En su mayoría el modo más utilizado es el transporte público menor efectuado mediante taxi colectivo urbano. A nivel regional estos suman un parque de 2.102 vehículos. El principal motivo de viaje es el laboral y educacional.

Respecto a los taxibuses urbanos, los cuales son mayormente utilizados en hora punta, principalmente por motivos de estudio. Se puede mencionar que dadas las características de los buses, se observa que su antigüedad promedio ha ido en aumento, especialmente en la comuna de Vallenar.

Sobre la operación, en términos generales una de las grandes problemáticas en la zona urbana es la alta tasa de incumplimiento en los recorridos de taxis colectivos, mientras que en el caso de los servicios de taxi buses son los largos tiempos de viaje. En la capital regional estos problemas se amplifican aún más, dada la congestión que se registra en el sector centro y en avenidas importantes, como por ejemplo Copayapu y Los Carrera. A nivel regional, respecto a los servicios urbanos, no existen problemas de cobertura, no así de frecuencia.

El transporte público rural tiene una antigüedad promedio de 11,8 años, la cual es mucho menor al de su equivalente urbano.

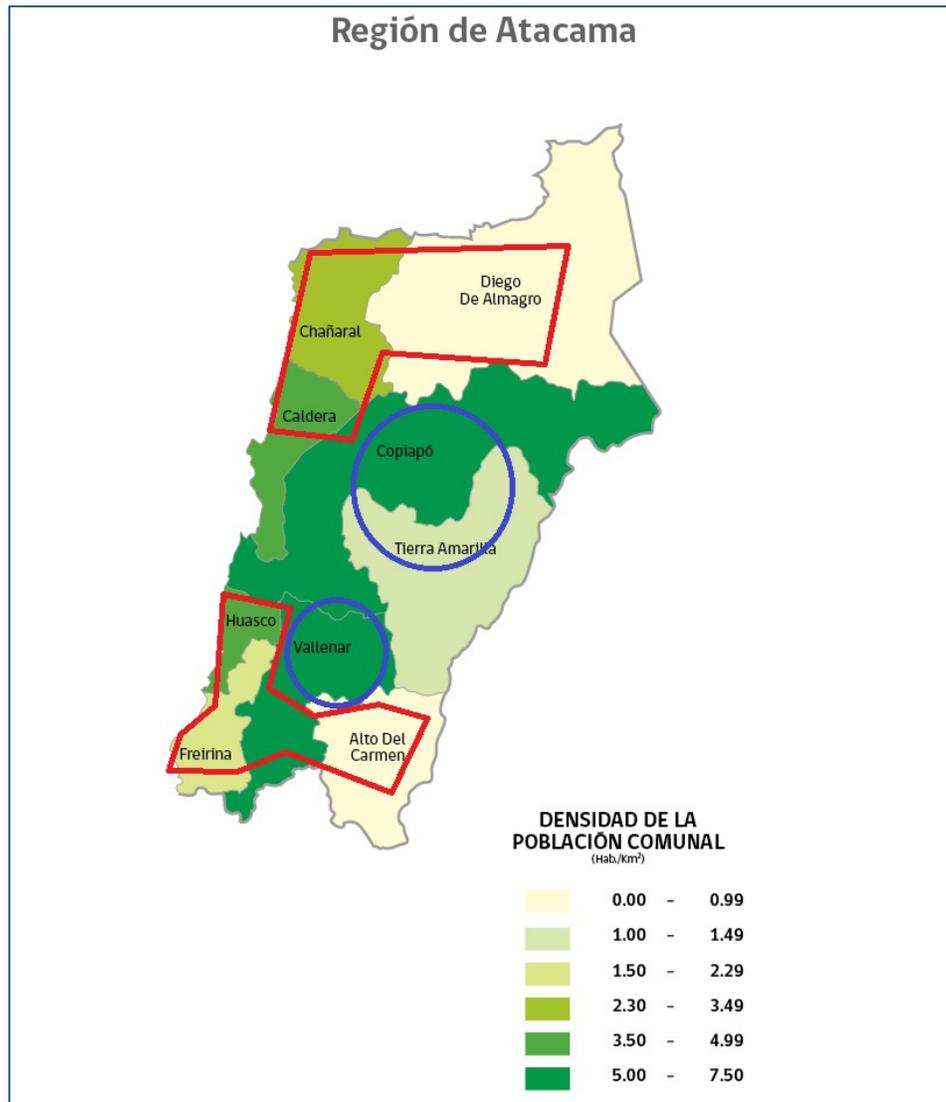
Sobre la infraestructura del transporte público, no hay homogeneidad en el tipo de paraderos a nivel regional. Destacan como un acierto los paraderos de la comuna de Chañaral, no así los de la ciudad de Copiapó, cuya estructura es muy deficiente. Si bien, muchos son utilizados para esperar el transporte público, los pasajeros solicitan detenerse en cualquier lugar y se pierde su propósito.

Además, en la región (y principalmente en Copiapó) se da la particularidad del traslado de personal, principalmente de faenas mineras, los cuales se trasladan desde las zonas urbanas. Esto ocurre especialmente en zonas residenciales, donde el paso de buses de gran envergadura genera conflicto vial para el transporte público; desafortunadamente la regulación de esta situación pasa por una decisión municipal.

Ninguna comuna de la región cuenta con un terminal que unifique el transporte interurbano y rural, de modo que sólo existen terminales propios o recintos habilitados de cada empresa. Como ejemplo se puede mencionar los terminales que poseen Tur Bus y Pullman Bus. En el corto plazo se espera la licitación del terminal interurbano para la ciudad de Copiapó, que pueda agrupar a los servicios interurbanos y rural mayor.

Finalmente es importante destacar que en las licitaciones de los servicios zonas aisladas hay una ausencia de oferentes a los llamados, esto claramente por razones económicas, ya que los operadores prefieren prestar servicios de transporte a la minería los cuales son muchos más atractivos económicamente.

III. ZONIFICACIÓN



Para efectos de determinar los objetivos que tendrá la División de Transporte Público Regional se han identificado cuatro zonas en la región de Atacama, las cuales fueron seleccionadas según la siguiente justificación:

1. Copiapó – Tierra Amarilla

Copiapó al ser la capital regional posee todos los modos de transporte terrestres, es decir, taxi colectivos urbanos, buses urbanos, buses rurales a todas las comunas de la región, taxis básicos, taxi rurales.

Por otro lado, si bien la Comuna de Copiapó no está unida a la comuna de Tierra Amarilla, ya que están distantes aproximadamente unos 12 kilómetros, esta distancia hace que propenda a ser una especie de conurbación y exista una gran cantidad de población de Tierra Amarilla que viaje a Copiapó ya sea por asuntos laborales o de servicios. En este caso los servicios de transporte público que realizan esta tarea son los taxis básicos, taxis rurales y buses rurales.

2. Caldera – Chañaral – Diego de Almagro

Se consideraron estas tres comunas como un conjunto, dadas las similitudes que poseen entre ellas en cuanto a la cantidad de habitantes, a que en todas ellas el único medio de transporte público es el entregado mediante la modalidad de taxi (colectivo, básico, rural) y la inexistencia de transporte público urbano mayor. Por otro lado, tampoco existe una gran oferta de servicios rurales que las una entre sí, considerando que están dentro de una misma área geográfica.

3. Vallenar

Esta ciudad es la segunda en cantidad de habitantes en la región, al igual que Copiapó posee una gran número de líneas de taxis, y la oferta de transporte público mayor cada día va decayendo. Por otro lado, esta comuna en sus cercanías presenta zonas con alta ruralidad.

4. Huasco – Freirina – Alto del Carmen.

Estas tres comunas rodean a la comuna de Vallenar, son similares en cantidad de habitantes y presentan alto grado de ruralidad. No existe transporte público mayor en ellas, la oferta de transporte corresponde a servicios de taxis básicos y rurales. Por su parte todos los servicios de buses rurales tienen como su destino principal la ciudad de Vallenar

IV. Análisis por Zona

1. Copiapó – Tierra Amarilla.

Copiapó y Tierra Amarilla no son una conurbación en estricto rigor, sin embargo, existe una fuerte interdependencia en ellas y sólo están separadas por unos 12 kilómetros. De allí, lo fundamentales que son los modos de transporte terrestre que operan en esta zona.

Hoy la ciudad más importante de la región respecto a la presencia del transporte público, presenta graves problemas de congestión en relación con las distancias de traslado. La vialidad urbana estructurante de Copiapó tiene altos grados de saturación en horas punta.

La medida más concreta para mejorar esta situación es la normalización y sincronización de los semáforos, el cual debe comenzar en el corto plazo. Sin embargo, hoy no existe SCAT (Sistema Centralizado Automatizado de Tránsito).

a) Servicios Urbanos.

Copiapó, dada su característica de capital regional tiene todos los modos terrestres urbanos que existen en la región, siendo el taxi colectivo el modo de transporte público más utilizado. Situación muy diferente a Tierra Amarilla donde esta modalidad no existe.

Hoy en día la gran problemática que afecta a los usuarios del taxi colectivo en la capital regional es el incumplimiento de los recorridos, en donde la "vuelta corta" imposibilita a quienes viven en los extremos de la ciudad a llegar a sus destinos, ya que al no terminar el recorrido dejan abandonadas estas zonas. A su vez la congestión de la ciudad no favorece los tiempos de desplazamiento.

TAXI COLECTIVO URBANO				
Comuna	Cantidad de Líneas	N° Vehículos	N° Población	Personas P/Vehículo
Tierra Amarilla	0	0	45.897	0
Copiapó	17	1.418	169.656	115

Fuente: Elaboración Propia Basada en información de RNSTPP mes de Noviembre

Respecto a la modalidad de taxi básico, existen 4 vehículos que prestan este servicio en la comuna de Tierra Amarilla y 96 PPU asociadas a la comuna de Copiapó. No se registran vehículos en la modalidad ejecutivo ni turismo para la comuna de Tierra Amarilla, en Copiapó en cambio, se aprecian 5 y 31 vehículos respectivamente.

	TAXI BÁSICO	TAXI EJECUTIVO	TAXI TURISMO
Comuna	N° Vehículos	N° Vehículos	N° Vehículos
Tierra Amarilla	4	0	0
Copiapó	96	5	31

Fuente: Elaboración Propia Basada en información de RNSTPP mes de Noviembre

En la zona solo se aprecia servicio de taxibuses urbano en la ciudad de Copiapó, proporcionado por la Asociación Gremial Sol de Atacama. En la comuna de Tierra Amarilla no existe esta modalidad.

La Asociación Gremial Sol de Atacama cuenta con dos terminales, uno ubicado en el sector Nor Oriente de la ciudad (Juncalito S/N) y el otro en el sector de Paipote, ambas inmediaciones se encuentran en buen estado, aunque su área de maniobra es de tierra.

Uno de los atributos más remarcables de la operación de la Asociación Gremial Sol de Atacama es su cobertura, cubren casi toda la ciudad con sus recorridos, sin embargo su frecuencia no es buena. El problema principal es la poca cantidad de buses que circulan por hora en cada uno de los recorridos, que en promedio se acerca a 3 veh/hora en horario valle y 8 veh/hora en horario punta, haciendo poco atractivo movilizarse en este modo de transporte.

TAXI BUSES URBANO				
Folio	Nombre	Comuna	Vehículos Por Línea	Antigüedad Promedio
400001	Sol de Atacama	Copiapó	125	12,98

Fuente: Elaboración Propia Basada en información de RNSTPP mes de Noviembre

En la actualidad el servicio de la Asociación Gremial Sol de Atacama cuenta con 125 vehículos, sin embargo, muchas de ellas realizan viajes especiales, utilizando aproximadamente sólo entre un 80 y 65% de la flota.

b) Servicios Rurales.

El servicio rural está presente en ambas comunas de esta zona, en la modalidad menor y mayor. Los servicios de taxis colectivos rurales predominan en número en la comuna de Copiapó, y tienen como destino principalmente las comunas de Tierra Amarilla, Caldera y Diego de Almagro.

Por otro lado, considerando la cantidad de habitantes, la demanda de este servicio es mucho mayor en la comuna de Tierra Amarilla, esto debido al alto interés en acceder a la capital regional.

TAXI COLECTIVO RURAL		
Comuna	N° Vehículos	N° Habitantes
Tierra Amarilla	43	45.897
Copiapó	90	169.656

Fuente: Elaboración Propia Basada en información de RNSTPP mes de Noviembre

Existe una amplia oferta y demanda de buses rurales desde y hacia la ciudad de Copiapó, comparado con el resto de las comunas. Desde la capital regional se puede conectar directamente a casi a todas las comunas de la región, excepto Alto del Carmen, mediante este medio de transporte. Estos servicios, ofrecidos por las empresas Cather y Transpuma, se dirigen principalmente a la comuna de Caldera y al Valle de la comuna de Tierra Amarilla. Los recintos de los servicios de buses rurales están ubicados en el área centro de la ciudad, sin embargo, ésta se encuentra altamente saturada y la infraestructura no entrega las condiciones de comodidad necesarias a los usuarios.

Tal como se mencionaba, no existe transporte público mayor urbano en la comuna de Tierra Amarilla de manera formal, esta función la desarrolla el servicio "Sol del Valle" el cual tiene 43 buses inscritos y en su recorrido, que une habitualmente la zona urbana de Copiapó con Tierra Amarilla, transita por las calles más importantes de la comuna dando cobertura a las necesidades de transporte urbano. La antigüedad promedio de los vehículos mencionados es muy alta de y llega a los 18,4 años.

Si bien existe oferta de buses rurales al valle de Tierra Amarilla, las condiciones de operación no son las óptimas, dada la antigüedad de los buses y la disconformidad de los usuarios. Los operadores llevan personas de pie, puesto que existe una gran demanda, especialmente por la cantidad de temporeros que usan los servicios.

Por otro lado, no existe conocimiento cabal de las necesidades de transporte de las zonas más aisladas del valle de Tierra Amarilla, considerando acercamientos a la cabecera comunal.

Es importante comentar que en la comuna de Copiapó, en mayo del 2013 comenzó a operar el nuevo servicio subsidiado que une las localidades de la Caleta Totoral, Caleta Pajonales y Totoral con la capital regional, suceso histórico para sus habitantes ya que nunca antes contaron con un servicio de transporte público.

2. Caldera – Chañaral – Diego de Almagro.

Estas tres comunas son muy similares entre si respecto del funcionamiento de los servicios de transporte público, además se caracterizan por la menor presencia de transporte público rural y urbano prestados con buses.

a) Servicios Urbanos.

En la actualidad en ninguna de estas tres comunas existen servicios de transporte público mayor urbano, Caldera hace algunos años si los tuvo, sin embargo, el servicio no pudo sostenerse en el tiempo, desapareciendo paulatinamente.

La situación de los taxis colectivos urbanos es un poco distinta entre Diego de Almagro y ambos puertos. Tal como se puede apreciar en la siguiente tabla, en las comunas de Caldera y Chañaral el uso del taxi colectivo es la alternativa que predomina por sobre los otros modos. Es necesario mencionar un problema que aqueja a la comuna de Caldera: en esta ciudad los servicios de taxis colectivos urbanos están facultados para operar también como taxi básico para trasladar personas al sector de Bahía Inglesa, Calderilla o Rodillo, aunque estos sectores ya están considerados en los trazados de taxi colectivo. Quedando el tipo de cobro al albedrío del chofer. Esta medida no ha sido muy bien recibida por los vecinos, especialmente en época no estival, indicando que cuando desean ir a los sectores en cuestión, se les cobran tarifas excesivas basadas en las atribuciones que tienen los operadores de taxis.

TAXI COLECTIVO URBANO				
Comuna	Cantidad de Líneas	N° Vehículos	N° Población	Personas P/Vehículo
Caldera	5	146	15.395	105
Chañaral	3	84	12.445	148
Diego de Almagro	1	10	10.646	2129
TOTAL	9	240	38.486	2.382

Fuente: Elaboración Propia Basada en información de RNSTPP mes de Noviembre

Una situación diametralmente opuesta ocurre en la comuna de Diego de Almagro donde no existe una gran cantidad de vehículos inscritos como taxis colectivos, sin embargo, en la modalidad de taxi básico se tiene un registro de 163 vehículos. Estos además de operar al interior de la comuna y prestan servicios a las localidades mineras del Salvador, Inca de Oro y El Salado.

SERVICIO	TAXI BÁSICO	TAXI TURISMO
Comuna	N° Vehículos	N° Vehículos
Caldera	10	0
Chañaral	25	4
Diego de Almagro	163	2
Total	198	6

Fuente: Elaboración Propia Basada en información de RNSTPP mes de Noviembre

En términos de infraestructura urbana las tres comunas poseen calzadas anchas en sus principales avenidas lo que permite mejores velocidades de viaje, reduciendo los tiempos de

desplazamiento. Respecto de los paraderos, salvo Chañaral, ninguna de las comunas tiene infraestructura asociada a sus avenidas, ya sea refugios para el usuario o bahías. Ninguna de estas ciudades cuenta con Red Vial Básica establecida por la SEREMITT, producto de la cantidad de habitantes de la ciudad.

En cuanto a las localidades costeras de la comuna de Caldera ubicadas a lo largo del camino que la une con Bahía Inglesa, la única manera de acceder es a través de caminos de bischofita, situación que dificulta el ingreso de la locomoción colectiva mayor a esos sectores.

b) Servicios Rurales.

En esta zona el mayor movimiento de buses rurales se produce en la comuna de Caldera. Los servicios se dirigen principalmente a la comuna de Copiapó desde el Terminal Las Américas son altamente demandados, especialmente en la época estival. Sin embargo, no existe recorrido a la comuna de Chañaral que es la más cercana hacia el sur. Los servicios inscritos en esta comuna son los que se aprecian en la siguiente tabla:

TAXI BUS RURAL				
Folio	N° Vehículos	Nombre	Comuna	Antigüedad Promedio (años)
500608	16	Empresa De Transportes Caldera Sociedad Anónima	Caldera	14,69
500609	7	Silvia Angela Cabrera Rojas		14,12
500100	5	Rigoberto Rivera López	Diego de Almagro	3,40
TOTAL				12,5

Fuente: Elaboración Propia Basada en información de RNSTPP mes de Noviembre

Actualmente en la comuna de Chañaral se está tramitando la inscripción definitiva de un servicio, sin embargo, su recorrido sólo contempla el tramo desde Chañaral a Copiapó sin escala en Caldera.

En Diego de Almagro la situación es muy similar, ya que el único servicio inscrito en esa comuna realiza el servicio desde Diego de Almagro a Copiapó, teniendo una parada en la localidad de Inca de Oro, que además cuenta con un servicios subsidiado a la comuna de Copiapó, entregado por el mismo operador. Sin embargo, este servicio no tiene recorrido inscrito a la localidad de El Salado, cercana unos 28 Kilómetros al Oeste, ni tampoco existe servicio desde Chañaral hacia este sector, quedando sólo la alternativa del bus interurbano como única conexión económicamente viable para sus habitantes.

Otra zona que hoy en día no cuenta con servicio de transporte regular es el parque Nacional Pan de Azúcar, si bien es una zona que acuden mayormente turistas, en la caleta viven alrededor de doce residentes permanentes, a esto se debe sumar que diariamente viajan personas a trabajar a los restaurantes.

3. Vallenar

Es la segunda ciudad más importante de la región en términos socio demográficos y en servicios inscritos de transporte público.

a) **Servicios Urbanos.**

En la ciudad de Vallenar existen 6 líneas inscritas de taxis colectivos, reuniendo un total de 416 vehículos. Al igual que en la comuna de Copiapó, sus terminales tienen autorizaciones provisorias por no enfrentar una calle de servicio. La problemática más común en la operación, al igual que en la capital regional, es el incumplimiento del recorrido. Si bien el fenómeno de la congestión también existe en la ciudad de Vallenar, este es menor que en Copiapó. Para mitigar este problema el municipio ha implementado acciones de corto plazo en algunas calles donde circula el transporte público, prohibiendo el estacionamiento de vehículos y fiscalizando fuertemente esta iniciativa. El número de taxis básicos en esta ciudad asciende a 66.

TAXI COLECTIVO URBANO				
Comuna	Cantidad de Líneas	N° Vehículos	N° Población	Vehículos P/P
Vallenar	9	416	45.897	110

Fuente: Elaboración Propia Basada en información de RNSTPP mes de Noviembre

El servicio de bus urbano prestado por la empresa Transporte Unión en Vallenar va en decadencia, hoy cuenta con 36 buses inscritos y sólo su baja tarifa hace que el servicio sea competitivo frente al taxi colectivo, sin embargo, esto va en desmedro del margen de ganancia, siendo poco propicio para la actividad. Este hecho trae consigo una antigüedad promedio de flota elevada, cercana a 14,6 años, la que es difícil de disminuir, ya que los operadores y dueños muchas veces no están en condiciones económicas de renovar, principalmente producto del círculo vicioso en el que se encuentra este servicio.

Este servicio no cuenta con terminal formal, sino más bien tiene un recinto habilitado en la calle Manuel Antonio Matta, que se encuentra en precarias condiciones. Respecto a la operación, la SEREMITT no tiene georreferenciada las rutas inscritas por este servicio, por tanto no se puede hoy en día referir a la cobertura que entrega.

b) **Servicios Rurales**

Desde la comuna de Vallenar se puede acceder a cualquier comuna de la Provincia del Huasco, ya que allí se encuentran inscritos la mayor cantidad de servicios de buses rurales de la región. Los lugares de salida más comunes son el terminal ubicado en Av. Prat, que se encuentra en buenas condiciones y el recinto habilitado ubicado en calle Marañón el que está siendo remodelado con fondos de la ley 20.378.

En las cercanías de la comuna de Vallenar, existe un importante número de pequeñas localidades, como por ejemplo: Imperial Bajo y Chañar Blanco. Las que no cuentan con oferta de transporte público y presentan difícil acceso, ya que se trata de caminos de tierra sinuosos y pequeñas quebradas.

Una situación similar ocurre al oeste de la comuna de Vallenar, en el sector de Buena Esperanza, a 10 km distante de la capital provincial y 1 km distante de la ruta C-46. Este sector alberga alrededor de 600 habitantes, los cuales no poseen servicio de transporte público, situación por la cual deben acceder a Vallenar caminando a la ruta y mediante aventones.

TAXI BUS RURAL				
Folio	N° Vehículos	Nombre	Comuna	Antigüedad Promedio
500002	11	Empresa De Transportes Vallemar Limitada	Vallenar	7,82
500500	2	Cesar Enrique Trigo Garrote		17,00
500502	2	Gaspar Alberto Méndez Leyton		19,00
500504	4	Gabriel Enrique Gonzalez Marín		18,00
500505	3	Luis Antonio Pallauta Torres		14,00
500506	2	Luis Andres Araya Araya		18,50
500507	1	Fernando Antonio Fernandez Espinoza		14,00
500508	4	Luis Hernan Alvarez Rojas		7,75
500512	3	Ricardo Aníbal Alvarez Vergara		15,00
500513	15	Sol De Huasco S.A.		5,33
500514	3	Cesar Antonio Cruz Rodríguez		12,67
500518	11	Gabriel Jesus Duarte Flores		4,70
500519	3	Lino Eduardo Trigo Garrote		16,67
500520	3	Manuel Antonio Nuñez Díaz		18,33
500521	2	Sergio Alberto Carvajal Malebran		9,00
PROMEDIO ANTIGÜEDAD				10

Fuente: Elaboración Propia Basada en información de RNSTPP mes de Noviembre

4. Huasco – Freirina – Alto del Carmen.

a) Servicios Urbanos

En las comunas de esta área de estudio no existe la modalidad de taxi colectivo urbano ni tampoco, un servicio urbano prestado con buses. Al respecto, no se han recibido solicitudes de parte de sus vecinos para implementar servicios de buses urbanos en la SEREMITT Las únicas modalidades urbanas inscritas corresponden a los servicios de taxi básico. Es el modo de transporte principal en el puerto de Huasco y en algunas oportunidades en Freirina. Sin embargo, dado el tamaño urbano de la comuna de Alto del Carmen sólo se registran dos inscripciones de esta modalidad.

TAXI BASICO	
Comuna	Vehículos Por Línea
Alto del Carmen	2
Huasco	66
Total	68

Fuente: Elaboración Propia Basada en información de RNSTPP mes de Noviembre

b) Servicios Rurales

Los servicios rurales son de vital importancia para estas comunas, si bien en lo formal sólo hay dos servicios inscritos, la mayoría de aquellos que están inscritos en la comuna de Vallenar atienden las comunas de esta área de estudio. Destacan los que recorren la ruta C-46 Huasco – Vallenar, que tienen una excelente frecuencia (aproximadamente cada 7 minutos) permitiendo conectar a la comuna de Freirina con estas dos ciudades. Desafortunadamente los propietarios de estos servicios, en su mayoría no están suscritos al subsidio de rebaja de la Tarifa escolar (4a) por lo que los estudiantes no reciben este beneficio.

Tabla N° 7. Bus Rural

TAXI BUS RURAL				
Folio	N° Vehículos	Nombre	Comuna	Antigüedad Promedio
500517	3	Juan Emilio Pallauta Rojas	Alto del Carmen	15,67
500516	1	Carlos Patricio Araya Tapia	Huasco	0
TOTAL				11,78

Fuente: Elaboración Propia, basada en RNSTPP.

La provincia del Huasco es la que mayor índice de ruralidad posee en la región. se ha identificado un número significativo de zonas que posiblemente estén con un grado importante de aislamiento, entre ellas se puede mencionar: Canto del Agua, El Lagarto, Carrizal Bajo, La Arena (Freirina), Chañaral de Aceituno, Carrizalillo, San Félix, El Tránsito, Chollay, Conay, Junta Valeriano y El Corral. Si bien alguna de ellas posee oferta en los servicios de transporte público, la tarifa que están pagando está por sobre el promedio regional, a esto se debe considerar que al ser una zona de un gran índice rural, también predomina una población de ingreso medio-bajo.

La gran aspiración de la SEREMITT es mejorar los sistemas de transporte público de la Región de Atacama, con el propósito de favorecer la calidad de vida de sus habitantes y también incentivar el crecimiento social y económico de la Región. Es necesario comprender que este desarrollo es paulatino y en algunos casos debe ir acompañado de modificaciones a la normativa actual, ya que ésta incide directamente en las atribuciones y facultades de esta SEREMITT.

1. Desafíos Generales.

En términos generales, uno de los desafíos para el transporte público terrestre de la región, es mejorar la frecuencia de los servicios urbanos. Por otro lado, se buscará incrementar la cobertura de los servicios rurales, orientado al tratamiento de las zonas aisladas.

Respecto del transporte público, hay conciencia de la necesidad de ejercer adecuadamente el rol regulador y planificador. Por lo tanto, cuando se plantean proyectos de construcción de infraestructura, se hace pensando en que la ejecución de estos está supeditada al trabajo en conjunto con otros organismos del estado o gobiernos locales.

Considerando lo anterior, para poder planificar de mejor manera y tomar decisiones acertadas, la información deba ser oportuna y veraz, por lo cual se debe trabajar en la actualización constante de los datos contenidos en el RNSTPP. Por otro lado, la información que proviene de los usuarios también es valiosa a la hora de planificar y controlar nuestros sistemas de transporte, es por tal razón que se potenciará el accionar de OIRS en la región.

Mejorar la información de los servicios de transporte público urbano mayor, especialmente de aquellos en los cuales existirán medidas de regulación. Al respecto se propone, por ejemplo, dar a conocer en paraderos los recorridos que por ahí transitan.

Coordinar con gobiernos locales u otros organismos del estado, la construcción de terminales de buses en las comunas de la región, con el propósito de disponer de infraestructura para albergar los servicios de transporte rural e interurbano. Se espera que los diseños de estos terminales se concreten al menos en cinco comunas de la región.

Generar condiciones para el traslado de personal, por medio de operadores privados en zonas conflictivas, respecto del transporte público menor y mayor, para las comunas que requieran de estos servicios.

Realizar un levantamiento de la infraestructura necesaria para apoyar la operación de las medidas regulatorias definidas en este documento. El plazo de cada uno dependerá exclusivamente de la fecha de entrada en vigencia de dichos instrumentos.

Realizar estudios de demanda en el corto plazo, en las zonas de Vallenar Urbano y Vallenar Rural, dado que hoy en día no se conoce información al respecto. Además se deberá actualizar lo referente a los sectores "Copiapó Urbano" y "Copiapó Rural"

2. Desafíos Específicos por zonas.

Los desafíos específicos para cada una de las zonas definidas son:

Copiapó – Tierra Amarilla.

- Concretar la implementación de las medidas regulatorias del transporte público mayor en la capital regional, que actualmente abarca el límite urbano del PRC (Plan Regulador Comunal). Con esta herramienta se desea conseguir: un aumento en la frecuencia y certeza de los servicios e incrementar la flota. Por otro lado, disminuir la antigüedad promedio actual.
- Implementar sistemas GPS para los taxis colectivos urbanos de Copiapó, en base a inversiones financiadas con aportes de la ley de subsidios y, posteriormente, replicar este trabajo en la ciudad de Vallenar, aportando sustancialmente a mejorar el orden del transporte público.
- Generar medidas regulatorias en los servicios de transporte público de Tierra Amarilla – Copiapó.
- Coordinar con SECTRA la evaluación de un corredor de buses como los propuestos por la Unidad de Transporte y Urbanismo (Ciudad Modelo de Transportes) en la ciudad de Copiapó. A su vez, evaluar la alternativa de un transporte alternativo terrestre e interurbano que una las comunas de Copiapó y Caldera, lo que significaría ir en la misma dirección que busca el Ministerio al promover sistemas de transporte público que propicien al desarrollo económico de ambas comunas.
- Implementar un SCAT (Sistema Centralizado Automatizado de Tránsito) para la ciudad de Copiapó, el cual ayudaría a disminuir la congestión y con ello los tiempos promedio del transporte público urbano de la ciudad de Copiapó.
- Analizar posibles zonas aisladas de la comuna de Tierra Amarilla, específicamente en dirección al Valle.
- Generar condiciones que contribuyan al aumento del uso de la bicicleta. Entre las medidas se pueden citar las siguientes: crear una red de ciclovías en Copiapó e implementar estacionamientos de bicicletas en zonas de mayor concurrencia en la ciudad.

- Realizar un levantamiento más preciso de las zonas rurales aisladas al interior del Valle en conjunto con el gobierno comunal

Caldera – Chañaral – Diego de Almagro

- Implementar Sistemas Transporte Público Mayor en Caldera, Chañaral y Diego de Almagro, en un proceso inclusivo que permita la participación de las autoridades locales.

Determinar la Red Vial Básica de la Comuna. Si bien es una ciudad que hoy no supera los 17.000 habitantes, en verano acuden alrededor de 70.000 personas. Además es necesario considerar la alta importancia que está tomando Caldera dentro de la dinámica regional y pensando en la expansión natural que tienen las ciudades cuando existe un crecimiento económico, se espera poder evaluar proyectos de infraestructura en apoyo a las comunas que generen servicios de transportes al interior de su comuna mediante metodologías de conectividad, a modo de ejemplo: paraderos, pavimentación de calles de playas Loreto y Calderilla, mejorando así la operación del transporte público en esas zonas. Este aspecto debe ser trabajado en conjunto con los SECPLAS comunales, para garantizar una coordinación sólida entre los diferentes actores.

- Levantar información de las zonas rurales de El Salado y Pan de Azúcar, que permita evaluar la eventual implementación de un subsidio de Zonas Aisladas que logre mitigar las condiciones desfavorables de estos sectores, que surgen de la inexistencia de transporte público.

Vallenar.

- Diseñar medidas regulatorias para el transporte público mayor en la capital de la Provincia de Huasco, Vallenar, considerando para esto los levantamientos de información necesarios. Con esta iniciativa se espera que aumente la frecuencia de los servicios. Por otro lado, se espera que la antigüedad promedio disminuya significativamente.
- Implementar mejoras que deriven de los estudios de caracterización en los sectores rurales priorizados de la provincia del Huasco, donde existe mayor ruralidad. Estas medidas serán consensuadas con las distintas comunas que componen la provincia en cuestión.
- Levantar en coordinación con Sectra, la información necesaria para propiciar la implementación de medidas que beneficien el uso de bicicletas en Vallenar.

Huasco – Freirina – Alto del Carmen.

- Generar medidas regulatorias para los servicios de transporte público mayor de Huasco – Vallenar. Quienes hoy por cierto, ya operan con horarios establecidos y un sistema de GPS, con el cual las empresas resguardan los horarios de salidas unas de otras.

- Levantar las necesidades atinentes al transporte público, en las comunas que componen esta provincia. Reunión con municipios involucrados a fin de conocer sus necesidades de transporte.
- A partir de la caracterización de los servicios rurales de la Región de Atacama, específicamente en la provincia del Huasco, donde existe mayor ruralidad, la SEREMITT espera consensuar con los municipios que la componen, la validación de nuevos servicios de zonas aisladas y de conectividad
- Solucionar la problemática de la poca adhesión a los subsidios 4a) en la zona de Vallenar rural, con un estudio de demanda, que permita actualizar el valor que consigna este beneficio.