

## LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 43.559

Miércoles 24 de Mayo de 2023

Página 1 de 4

### Normas Generales

CVE 2318072

#### GOBIERNO REGIONAL DE ATACAMA

#### PROHÍBE CIRCULACIÓN DE BUSES TIPO PULLMAN AL INTERIOR DEL PERÍMETRO QUE INDICA, DE LA COMUNA DE COPIAPÓ, REGIÓN DE ATACAMA

(Resolución)

Núm. 342 exenta.- Copiapó, 19 de mayo de 2023.

Vistos:

Lo dispuesto en los artículos 20 bis, 24 y 27 de la Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional; en la Ley N° 21.516 sobre Presupuestos del Sector Público para el año 2023; en el artículo 6° letra c) y en el artículo 58 del DS N° 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; en el decreto supremo N° 236 del 25 de mayo de 2021, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública; en la resolución exenta N° 1.009 del 20 de mayo de 2021, de la Subsecretaría de Transportes; oficio circular N° 413/2022, del Subsecretario de Transportes; en el Informe Delictual Terminales de Buses en la comuna de Copiapó, de fecha 22 de agosto de 2022, de la Tercera Zona de Carabineros de Atacama; en la Resolución Exenta General N° 298 del 25 de abril de 2022, que complementa la delegación de facultades sobre la materia; en las resoluciones N° 7 de 2019 y N° 14 de 2022, ambas de la Contraloría General de la República.

Considerando:

1. Que, el decreto supremo N° 236 de mayo de 2021, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, transfiere a los Gobiernos Regionales la competencia del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de "Prohibir por causa justificada, la circulación de todo vehículo o de tipos específicos de éstos, por determinadas vías públicas, y coordinar la acción de diversas autoridades en materia de tránsito".

2. Que, mediante resolución exenta N° 1.009, del 20 de mayo de 2020, la Subsecretaría de Transportes, aprueba el instructivo para los gobiernos regionales para la aplicación de la facultad establecida en los artículos 113, inciso 1 del DFL N° 1 de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito.

3. Que, mediante oficio circular N° 413/2022 DNO, del 24 de junio de 2022, el Sr. Subsecretario de Transportes dicta aclaraciones respecto a los actos emitidos en el marco de la facultad transferida a los Gobiernos Regionales para prohibir la circulación de vehículos, precisando que, la prohibición de circulación de todo vehículo o de tipos específicos de éstos, por determinadas vías públicas, actualmente corresponde a una facultad discrecional radicada en los Gobiernos Regionales (excepto el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago), en virtud de la transferencia de competencias expresada mediante decreto supremo N° 236, citado, pudiendo dicha prohibición ser de carácter transitoria o permanente, o bien aplicarse respecto de todo vehículo o de tipos específicos de éstos, siendo su única exigencia que aquella sea dictada en virtud de una causa justificada, cuestión que debe ponderar la autoridad regional en cada caso. Dicha circular, precisa que la única excepción a la transferencia antes mencionada, corresponde a la facultad de restringir la circulación en las carreteras interurbanas de alta velocidad, que conectan las diferentes regiones del país y en las pistas o vías exclusivas de transporte público, las cuales permanecerán radicadas en las respectivas Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones del país.

CVE 2318072

Director: Felipe Andrés Peroti Díaz  
Sitio Web: www.diarioficial.cl

Mesa Central: 600 712 0001 Email: consultas@diarioficial.cl  
Dirección: Dr. Torres Boonen N°511, Providencia, Santiago, Chile.

4. Que, el 10 de marzo de 2022, mediante el Ord. N° 247 y N° 01/2022, ambos de Secretario Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo, y Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, respectivamente, solicitan al Sr. Gobernador Regional de Atacama, en el marco de la transferencia de competencia ya analizada, se prohíba la circulación de vehículos de carga de más de dos ejes, sus remolques y semirremolques, y buses interurbanos, en el casco histórico de la comuna de Copiapó, fundando su solicitud en la necesidad regional de generar una política pública clara, que guíe el camino hacia un desarrollo urbano sustentable, una ciudad más limpia y amigable con sus habitantes, cumpliéndose con el estándar de exigencia que corresponde a una capital regional, argumentando entre otras las siguientes razones:

- Que, es de público conocimiento que la situación actual de movilidad urbana en Copiapó presenta una alta congestión vehicular en la zona céntrica y un manejo operacional vehicular insuficiente debido a la circulación de vehículos de carga y buses interurbanos.

- Que impacta negativamente en la congestión y distorsiona el flujo y manejo operacional del transporte público, vehículos, ciclistas y peatones, el que los terminales de buses se encuentren emplazados en la Zona A, denominada área Central, del Plan Regulador Comunal.

- Que, de acuerdo al Plan Regulador, el uso del suelo permitido, únicamente autoriza las paradas de taxis; y señalando como uso de suelo prohibido, todos los usos de suelo no señalados como permitidos.

- Que, el DS N° 47/92 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, OGUC establece "Los terminales de vehículos y depósitos de vehículos de locomoción colectiva se podrán localizar en las zonas en que el Instrumento de Planificación Territorial admita como usos de suelo los correspondientes a infraestructura y actividades productivas".

- Que debido a las maniobras que deben realizar los vehículos de carga de alto tonelaje y buses, al enfrentar un radio de giro insuficiente por la angostura de las calzadas, sus conductores se ven obligados a subir a la vereda, provocando daños sobre la infraestructura de la vía, carpeta de rodado, señalética vertical y los separadores que delimitan el espacio destinado a las ciclovías. Lo que pone en riesgo la seguridad de los transeúntes.

- Que, los estudios y proyectos PUE (Minvu 2012), Plan Ciudad (MTT 2012), Estudio Gestión de Tránsito (Sectra 2017), y Mejoramiento y Normalización Rutas peatonales en el que se encuentran emplazados actualmente, con el fin de mejorar la movilidad urbana de Copiapó.

5. Que, mediante con fecha 19 de mayo de 2023, mediante oficio N° 14252/2023, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes adjunta Informe sobre Seguridad en la operación de buses de transporte rural e interurbano de vehículos tipo pulman bus de eje simple y doble ejes por el perímetro que indica.

6. Que, el oficio citado precedentemente dispone sobre los Fundamentos técnicos que justifican la prohibición de circulación de buses tipo pullman en el sector céntrico de la ciudad de Copiapó, teniendo en vista la necesidad de mejorar la operación de servicios de buses en la ciudad de Copiapó y específicamente la red vial básica, niveles de servicios de las vías céntricas y dar cumplimiento a las diferentes normativas asociadas. Al respecto, la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito luego de la visita realizada en conjunto con profesionales de la Seremitt de la Región, elaboró el informe técnico con los conflictos operacionales y de seguridad detectados y otros antecedentes recopilados que pueden afectar la circulación de los servicios de Transporte Interurbano y Rural de los terminales existentes y otros recintos utilizados como depósito o estacionamiento de buses tipo pullman bus al interior del polígono céntrico de la ciudad de Copiapó. El perímetro se identifica, dado que existen otros servicios con el mismo tipo de vehículo (pullman) que circulan por las vías internas de ella y que configuran la misma problemática, al repetirse la misma geometría y radios de giros en esta zona céntrica de la ciudad.

7. Que existe el Plan Maestro de Rutas Peatonales Proyecto Minvu, a través del cual se proyecta una mejora para la circulación de las rutas peatonales, el que considera una reconversión del espacio público y la calzada vehicular el cual considera un cuadrante preferencial para la circulación peatonal, que corresponde al sector de mayor concentración de peatones, cuadrante que está definido por los ejes Rodríguez, Vallejo, Chañarillo y Maipú y que se identifican en esta área 3 tipos de intervenciones de mejoras para la movilidad peatonal, que se describen a continuación. El cual afectará la circulación de los buses interurbanos y rurales en las vías actualmente en circulación.

8. Que el Plan indicado en el numeral precedente, considera mejorar la seguridad peatonal y entre los distintos modos de transporte en dichos ejes, en especial la circulación de los ciclos, considerando la ejecución de zonas de tránsito calmado de 30 km/h. En este caso, bajo ese diseño

de una calzada reducida en su ancho, la circulación de buses de gran tamaño podría tener un conflicto o imposibilidad de realizar un viraje para acceder en los cruces. La velocidad de circulación del bus, en todo momento debe ser de 30 km/h, por lo que podría afectar la operación de los buses y de la vialidad aun más de lo que actualmente ocurre, dado la disminución del ancho de la calzada a una pista amplia (4.50 m - 4.80 m) insuficiente para el radio de giro necesario para este tipo de tamaño y longitud de buses.

9. Que, en este mismo contexto se desarrolla un estudio de mejoramiento de gestión de tránsito de Sectra. Este proyecto busca cambiar la localización de los actuales servicios que operan en el sector de Chañarcillo - Colipí - Chacabuco y agruparlos en esta nueva instalación.

La segunda propuesta de la medida está asociada a realizar mejoras peatonales considerando que los servicios de buses interurbanos y buses rurales han sido trasladados hacia el terminal rodoviario Terrapuerto al sur de la ciudad de Copiapó, por tanto, en los ejes Colipí y Chacabuco se concentran las acciones. Como idea de proyecto se considera extender la semipeatonalización del área centro de la ciudad hasta la calle Copayapu, lo que considera la extensión de la zona 30 hasta el área de terminales.

En Colipí y Chacabuco se contempla la inclusión de ciclocalles, entendiéndose que esta zona posee una alta vocación peatonal, vinculadas no solo a la existencia de terminales de buses, sino también, a una alta concentración de comercio.

10. Que, el informe de Conaset consigna ciertos conflictos de operaciones en la circulación de buses tipo pullman, a saber:

10.1. Acceso de Ingreso de Buses Interurbanos tipo pullman: Los accesos de los buses interurbanos tipo pullman que circulan en los terminales ubicados entre la calle Colipí y calle Chañarcillo, para el ingreso al terminal, los conductores deben realizar la maniobra en 2 etapas para acceder a estos recintos, considerando el ángulo de estacionamiento a 90°. Ambos terminales, para esta operación, deben detener el flujo principal y entorpecer su continuidad para poder realizar el ingreso, generando congestión en la vía. Asimismo, el flujo de peatones por la acera inmediata, también debe interrumpirse para realizar dicha maniobra y el flujo de la ciclovía existente de calle Colipí también debe interrumpirse.

10.2. Egreso de Buses Interurbanos tipo pullman: Para el egreso de los accesos de los buses interurbanos tipo pullman en los terminales ubicados entre las calles Colipí y calle Chañarcillo, la maniobra se realiza en una etapa y para esta operación deben detener el flujo principal entorpeciendo su continuidad, generando congestión en la vía. Asimismo, el flujo de peatones por la acera inmediata a los recintos, también deben ser detenidos, caso igual que para el acceso.

10.3. Tipo de Buses interurbano y rural tipo pullman: Considerando lo observado en los terminales de buses interurbanos y rurales, el tipo de bus pullman con eje trasero simple y eje trasero doble, cuya longitud del bus aproximadamente está entre 12-15 metros, son los que generan conflictos en la operación de la vía en las maniobras de entrada y salida en los accesos y en los cruces considerando que requieren un radio de 14.5 m para realizar un viraje amplio en los cruces, por lo que afectan al flujo motorizado de la vía y no motorizados donde exista esta facilidad por el ancho menor de la calzada de las vías del centro urbano donde se emplazan estos terminales.

Se observaron las maniobras de egreso de los terminales de buses rurales y la maniobra para el terminal emplazado en el lado norte, tiene conflictos considerando el largo del bus. Para el ingreso se debe realizar en dos etapas, con visibilidad reducida y en retroceso afectando el flujo vehicular de la vía principal por su detención para realizar la maniobra.

10.4. Interferencia en la circulación de peatones por la acera: La disposición de los buses en los terminales de buses interurbano y rurales, dado la longitud del tamaño de los buses y el ángulo de 90° del estacionamiento en su interior, éstos afectan a la acera, no respetan la línea oficial, por lo que no se cumple con la accesibilidad universal que establece la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC) y afecta de la faja de circulación de los peatones, siendo estos buses un obstáculo al no quedar libre la vereda pavimentada para los peatones, reduciendo el ancho efectivo de la banda peatonal, siendo inseguro dado que los peatones tienen que bajar a la calzada o circular por la pendiente de los accesos vehiculares, siendo estos no aptos para su circulación y pueden generar siniestro de caída o atropello en caso de circular muy cerca de la calzada el peatón.

El DFL-1 Ley de Tránsito contempla en la definición de "Acera" artículo 2 definiciones; parte de una vía destinada al uso de peatones. Por otra parte, el artículo 154 de la misma ley indica que se prohíbe el estacionamiento o detención: Numeral 2 En aceras, pasos de peatones o lugares destinados exclusivamente al tránsito de los mismos. Por lo que se puede apreciar que parte de la acera es ocupada por el estacionamiento de los buses pullman, lo cual transgrede la normativa vigente de la Ley de Tránsito.

Por otra parte, la maniobra de ingreso al terminal ha provocado la destrucción de la acera con lo que no se cumple con la accesibilidad universal para la circulación de los peatones, siendo inseguro transitar por ese sector de la acera por parte de los peatones.

Para los terminales de servicios de buses rurales, se puede apreciar la misma situación con respecto a los buses tipo pullman bus, descrita anteriormente del terminal Andimar, no cumpliendo con la misma normativa de tránsito indicada anteriormente numeral 2 del artículo 154 del DFL-1 Ley de Tránsito.

10.5. Estacionamiento en el entorno de terminales: Se pudo apreciar vehículos estacionados en el entorno de los terminales que afectan la capacidad de la vía y la operación de los buses para acceder o egresar de los recintos. No se cumple con la señalización vertical existente de prohibición de estacionar. En este punto el DFL-1 Ley de Tránsito en artículo 137 indica que no se puede estacionar donde la señalización de tránsito lo prohíba. Por lo que se observó que existe señales verticales, pero también vehículos estacionados.

10.6. Inexistencia de zonas de vehículos para la detención de pasajeros de vehículos motorizados: En los terminales no existen zonas para vehículos motorizados para la dejada de pasajeros al terminal, lo que genera que esto se realice en la vía pública, afectando la operación de la vía y en el caso del terminal Andimar la ciclovía existente en el costado de la calzada.

10.7. Ruta para acceder al terminal de buses rurales desde la ruta: Se pudo observar servicio de buses rurales que para acceder al recinto de Chañarillo, realizan viraje en U considerando que solo está prohibido el viraje a la izquierda mediante señal vertical. Sin embargo, esta maniobra no se puede realizar considerando lo establecido por el DFL-1 Ley de Tránsito en su artículo 137.

El recorrido que deben realizar los buses rurales para acceder a la calle Maipú - Buena Esperanza, donde se encuentran localizados los terminales rurales, deben acceder a la bifurcación central de calle Copayapu frente al terminal de pullman bus, accediendo por la pista de viraje. Sin embargo, se observa estacionamiento de taxis, antes del acceso de egreso del terminal, que afecta la maniobra de radio de giro de los buses interurbanos para acceder a dicha canalización para acceder a Copayapu poniente y dirigirse a los terminales rurales existentes.

Se pudo observar adicionalmente otros lugares en calles aledañas a los terminales, donde podría verse buses tipo pullman en recinto de estacionamiento o guarderías para este tipo de vehículos, que también afecta la operación de las vías céntricas, por lo ya enunciado sobre estas vías anteriormente; la capacidad de la vía, radios de giro insuficientes, maniobras en retroceso dado el ancho reducido de las calzadas y aceras provocando interrupciones al tránsito vehicular motorizado, no motorizado y peatonal para acceder o egresar de estos recintos.

11. Que, de acuerdo a la resolución exenta general N° 298 del 25 de abril de 2022, que complementa la delegación de facultades al Jefe de la División de Infraestructura y Transportes, sobre la materia.

Resuelvo:

1.- Prohíbese, la circulación de Buses tipo pullman, entiéndase por éstos, los que cuentan con eje trasero simple y eje trasero doble, cuya longitud del bus aproximadamente está entre 12-15 metros, en el casco histórico de la ciudad de Copiapó, en todas las calles comprendidas al interior del perímetro conformado por: Avenida Circunvalación; Avenida Copayapu; Avenida Henríquez; y Avenida Manuel Antonio Matta, todos los días del año y en todo horario.

2.- Carabineros de Chile, inspectores municipales e inspectores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones son los encargados de fiscalizar el estricto cumplimiento de la medida precedentemente descrita, de conformidad a lo dispuesto en el DFL N° 1, de 2007, citado en visto.

3.- Téngase presente, que esta resolución exenta entrará en vigencia a contar de la publicación del presente acto en el Diario Oficial, sin perjuicio de que deberá ser publicado un extracto de la presente en un diario de circulación regional, y en la página web del Gobierno Regional de Atacama [www.goreatacama.cl](http://www.goreatacama.cl).

Anótese, comuníquese y publíquese en el Diario Oficial.- Juan Carlos Torres Bustamante, Jefe Div. de Infraestructura y Transportes, Gobierno Regional de Atacama.