



PLAN OPERACIONAL DE GESTIÓN DE EPISODIOS CRÍTICOS (GEC)

AÑO 2026

**SEREMI DEL MEDIO AMBIENTE
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO**

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	PLAN OPERACIONAL DE GEC.....	7
A.	SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE CALIDAD DEL AIRE	7
B.	SISTEMA DE PRONÓSTICO	9
C.	MEDIDAS PERMANENTES Y DE EPISODIOS EN PERIODO GEC	11
C.1)	Niveles que determinan episodios críticos de contaminación para material particulado.	11
C.2)	Procedimiento para la declaración de un episodio crítico	11
C.3)	Medidas permanentes	13
a.	Plan de gestión de tránsito	13
b.	Restricción Vehicular.....	68
c.	Fiscalización del cumplimiento del D.S. N°100, de 1990, del Ministerio de Agricultura.	75
d.	Fiscalización del cumplimiento del D.S. N° 18, de 2001, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	77
e.	Control de Humos Visibles.	78
C.4)	Medidas en Alerta ambiental	79
a.	Restricción Vehicular en Alerta ambiental.....	79
b.	Prohibición de funcionamiento de todo tipo de artefactos de calefacción residencial que utilicen leña y otros derivados de la madera	79
c.	Clases de educación física y actividades deportivas.....	80
d.	Intensificación de la fiscalización	80
e.	Reforzamiento del Programa de Aspirado y Lavado de Calles	80
C.5)	Medidas en Preemergencia ambiental	81
a.	Restricción Vehicular en Preemergencia ambiental.....	82
b.	Paralización fuentes estacionarias	84
c.	Prohibición de funcionamiento de todo tipo de artefactos de calefacción residencial que utilicen leña, pellet de madera y otros derivados de la madera	85
d.	Clases de educación física y actividades deportivas.....	86
e.	Intensificación de la fiscalización	86
f.	Reforzamiento del Programa de Aspirado y Lavado de Calles	86



C.6) Medidas en Emergencia ambiental	87
a. Restricción Vehicular en Emergencia ambiental	88
b. Paralización fuentes estacionarias	90
c. Prohibición de funcionamiento de todo tipo de artefactos de calefacción residencial que utilicen leña, pellet de madera y otros derivados de la madera	91
d. Clases de educación física y actividades deportivas.....	91
e. Intensificación de la fiscalización	91
f. Reforzamiento del Programa de Aspirado y Lavado de Calles	92
D. PLAN COMUNICACIONAL	94
E. PROGRAMA DE FISCALIZACIÓN	98
E.1) Coordinación.....	98
E.2) Programa	98
a. Paralización de fuentes estacionarias pertenecientes a Grandes Establecimientos Industriales	98
b. Intensificación de medidas permanentes durante el periodo GEC	99

1. INTRODUCCIÓN

El Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana, D.S. N° 31 vigente desde el 24 de noviembre del año 2017 (en adelante PPDA), tiene por objetivo, lograr en un plazo de 10 años, el cumplimiento de las normas primarias de calidad ambiental, particularmente las normas de MP₁₀, MP_{2,5} y Ozono.

El cumplimiento de este objetivo se logrará a través de la implementación de una serie de medidas llamadas estructurales, que tienen por objeto disminuir las emisiones de los sectores que más aportan contaminantes de la región, entre las cuales se encuentran: nuevos límites de emisión para las fuentes estacionarias; el establecimiento de normas de emisión para la maquinaria fuera de ruta; nuevas normas de emisión para el transporte público; y la prohibición del uso de calefactores a leña en la provincia de Santiago más las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

Por otro lado, debido a las emisiones de las distintas fuentes en la RM, sumado a fenómenos meteorológicos y a la geografía de la Región Metropolitana, cada invierno se suceden episodios de altas concentraciones de contaminación, los cuales son gestionados a través de la **Gestión de Episodios Críticos (GEC)**, periodo en el cual, se establecen medidas extraordinarias que tienen por objeto disminuir los niveles de contaminación, de tal manera de proteger la salud de las personas.

El PPDA aborda dicha situación a través del artículo 118, el cual establece que *“La SEREMI del Medio Ambiente (SEREMI MA RM) con el apoyo de la Intendencia Regional (ahora Delegación Presidencial Regional) coordinará un Plan Operacional de Gestión de Episodios Críticos (GEC), cuyo objetivo es enfrentar los episodios críticos de contaminación atmosférica por MP_{2,5} y MP₁₀ que se presenten en la zona sujeta al Plan”*.

Lo anterior, tiene como fin prevenir la exposición de la población a altos índices de contaminación por $MP_{2,5}$ y MP_{10} .

Para cumplir con este propósito, el PPDA en su artículo 119, señala que el Plan Operacional de GEC se implementará anualmente, durante el periodo comprendido entre el 1 de mayo y 31 de agosto, incluyendo ambos días, y contará con la participación de distintos organismos y servicios públicos competentes.

Asimismo, el mismo artículo indica que el Plan Operacional de GEC se estructurará a partir de las siguientes componentes:

- A. Sistema de seguimiento de calidad del aire, que corresponde a la Red de Monitoreo en línea de la calidad del aire.
- B. Sistema de pronóstico, que corresponde a la metodología de pronóstico de los niveles de calidad del aire en la Región Metropolitana de Santiago, aprobada por el Ministerio del Medio Ambiente.
- C. Medidas permanentes y de episodios críticos, que corresponde al conjunto de medidas aplicables durante el periodo de la GEC.
- D. Plan comunicacional, cuya finalidad es informar oportuna y debidamente a la comunidad respecto del Plan Operacional de GEC, para lograr un adecuado nivel de acatamiento de las medidas de restricción y promover conductas tendientes a reducir los niveles de exposición.
- E. Programa de fiscalización, entendido como el conjunto de acciones orientadas a la adecuada implementación de las medidas del Plan Operacional de la GEC, coordinado por la Superintendencia del Medio Ambiente y la colaboración de la Delegación Regional Presidencial, la SEREMI MA RM y los órganos de la Administración del Estado competentes.

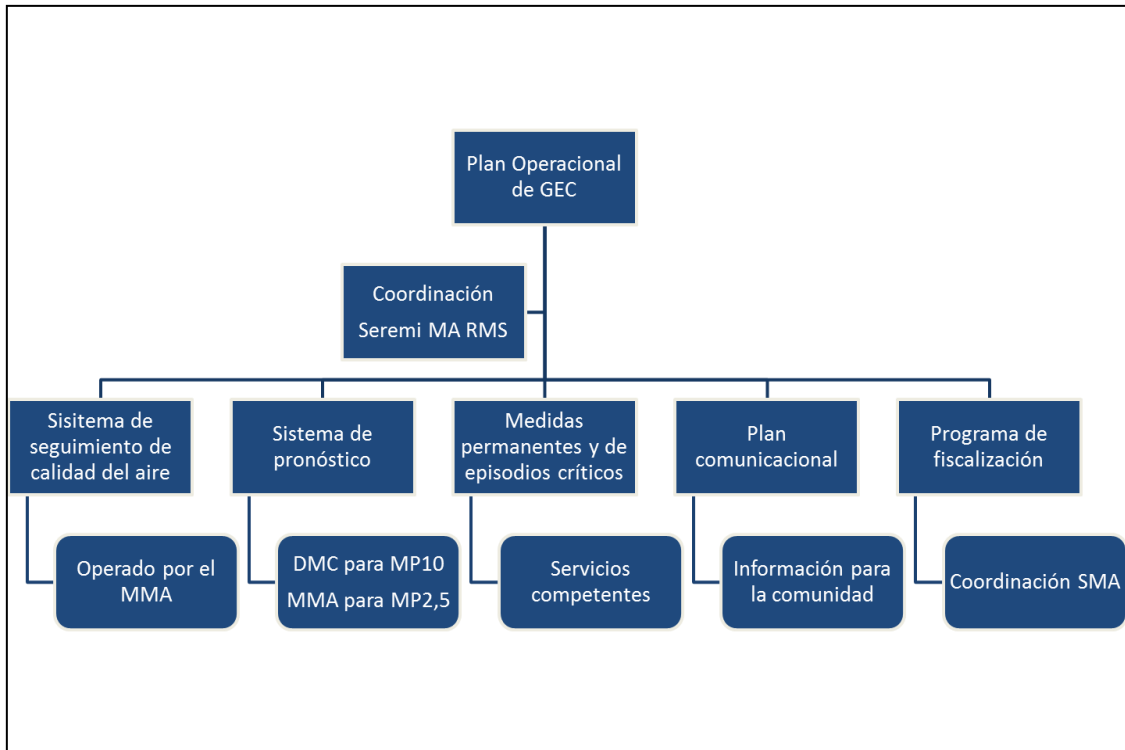


Figura 1: Descripción del Plan Operacional.

2. PLAN OPERACIONAL DE GEC

A. SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE CALIDAD DEL AIRE

La Región Metropolitana cuenta con la Red Oficial de Monitoreo Automático de Calidad del Aire y Meteorología (Red MACAM), con un total de 10 estaciones emplazadas en distintas comunas de la región, que registran en tiempo real tanto el Material Particulado $MP_{2,5}$ y MP_{10} , como otros contaminantes normados, más variables meteorológicas. Esta red está bajo la operación del Ministerio del Medio Ambiente, específicamente, del Departamento de Redes de Monitoreo, perteneciente a la División de Calidad del Aire y Cambio Climático.

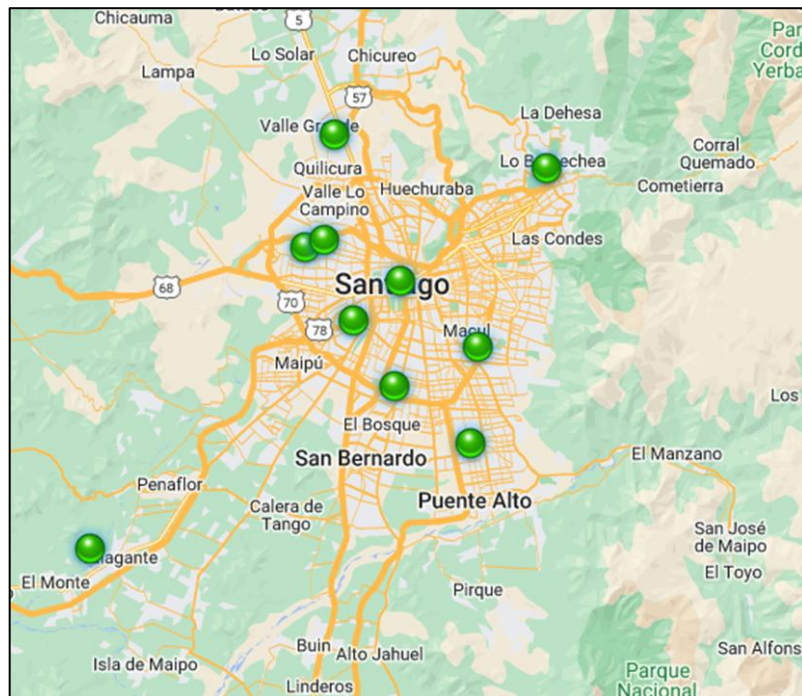


Figura 2: Red MACAM.

Los datos recopilados por la red son validados e integrados al sistema de administración de información Airviro, el cual está físicamente instalado en un servidor externo que permanece conectado en forma permanente al Laboratorio de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire, el cual se encuentra en dependencias del Ministerio del Medio Ambiente, para la adquisición de datos en tiempo real.

El Ministerio del Medio Ambiente, posee un sitio web (<https://sinca.mma.gob.cl/>) con información en tiempo real sobre las concentraciones de los contaminantes atmosféricos actualmente normados en Chile, asociados a los niveles de concentración que originan situaciones de emergencia ambiental.

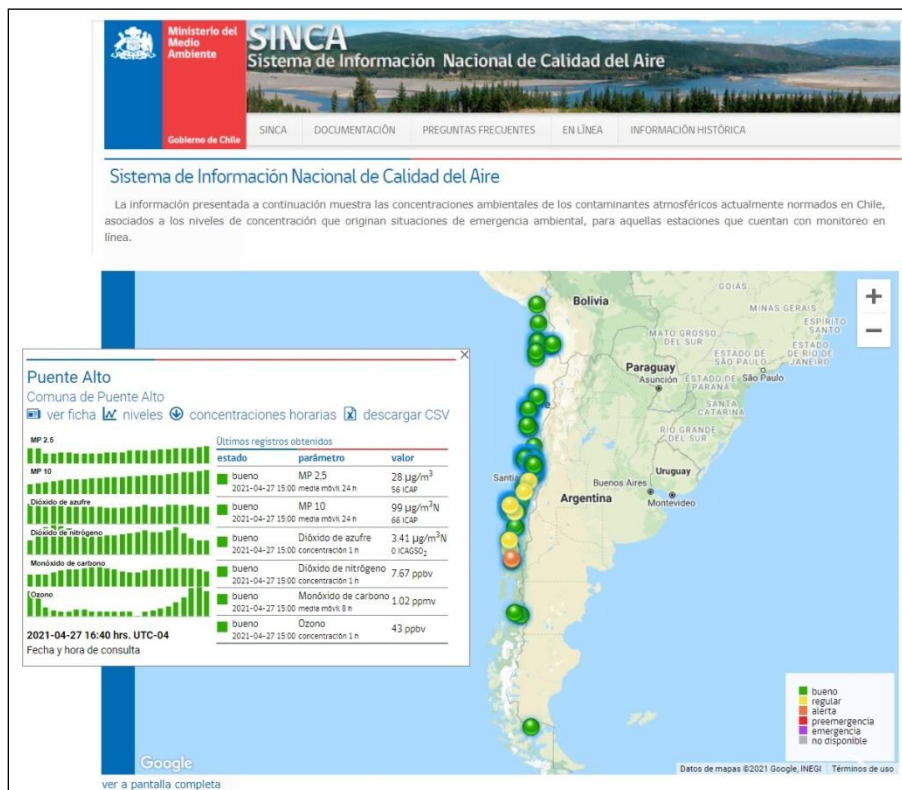


Figura 3: Información de calidad del aire.

B. SISTEMA DE PRONÓSTICO

Desde el año 2012 el Ministerio del Medio Ambiente, en el marco de un convenio de cooperación con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), ratificado en septiembre de 2017, encarga a la Dirección Meteorológica de Chile (DMC) desarrollar el pronóstico del Potencial Meteorológico de Contaminación Atmosférica (PMCA) para MP₁₀.

Esta variable da cuenta de las condiciones sinópticas asociadas a la ventilación sobre la región, y se integra a la metodología de pronóstico de calidad del aire vigente para Material Particulado según lo establecido en la Res. N° 10.047/2000 del Sesma y la Res. N° 030700/2008 del SEREMI de Salud, que aprueba la metodología de pronóstico de calidad del aire para la Región Metropolitana.

Por otro lado, el modelo Weather Research and Forecasting with Chemistry (WRF-Chem) permite predecir con 3 días de anticipación la calidad del aire para MP₁₀ y MP_{2.5}. Para ello, utiliza datos meteorológicos de escala regional obtenidos de forma automática desde el Global Forecasting System (GFS) del National Center for Environmental Information, más datos de uso de suelo de U.S. Geological Survey (USGS), en conjunto con los datos del inventario de emisiones de trazador de CO, de la zona de aplicación. Lo anterior, se aplica a la Región Metropolitana según lo establecido en la Resolución exenta N° 355/2016 del Ministerio del Medio Ambiente (MMA).

Además, se cuenta con un monitoreo en altura que lleva el Departamento de Redes con la DMC, desplegando en tiempo real la información proporcionada por un nefobasímetro¹, el

¹ Un nefobasímetro es un instrumento destinado originalmente a medir la altura de la base de las nubes. Su nombre incluye el término *nefo* asociado al griego *nephos*, que significa nube.

cual está instalado en dependencias de la Dirección Meteorológica de Chile (DMC) en Quinta Normal. Este proyecto se ha desarrollado en colaboración con el Departamento de Geofísica (DGF) de la Universidad de Chile y el soporte del Departamento de Redes de Monitoreo del Ministerio del MMA. Esta información, en la escala local se ha dispuesto como apoyo al pronóstico de calidad del aire de la RM.

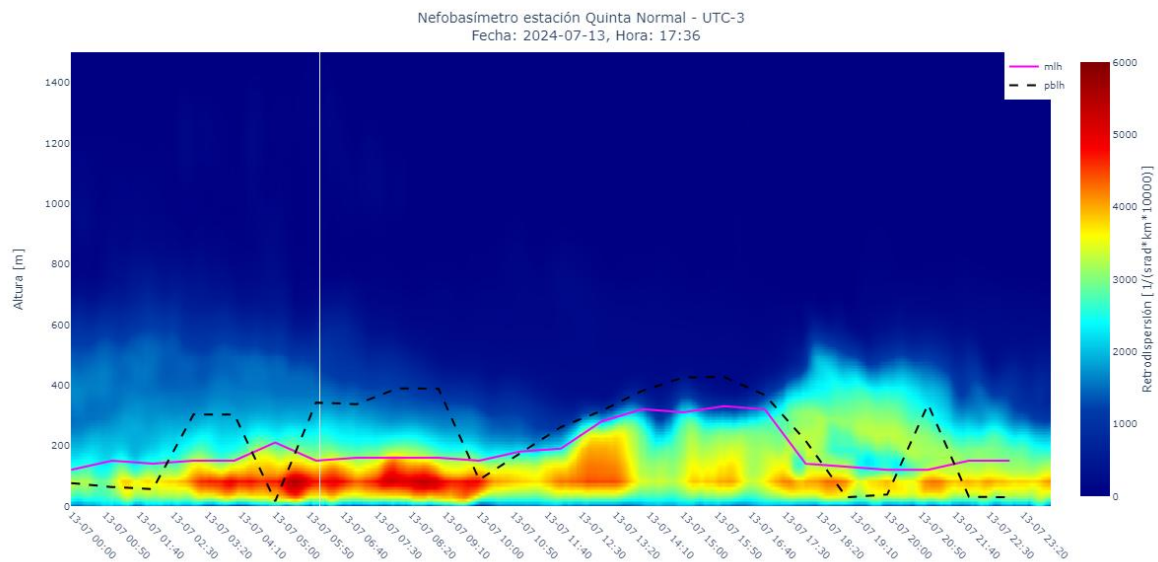


Figura 4: Información proporcionada por nefobasímetro.

C. MEDIDAS PERMANENTES Y DE EPISODIOS EN PERIODO GEC

C.1) Niveles que determinan episodios críticos de contaminación para material particulado

El D.S. N° 12/2022, norma primaria de calidad ambiental para MP₁₀, y D.S. N° 12/2011, norma primaria de calidad ambiental para MP_{2,5}, establecen los niveles que originan situaciones de episodios críticos de contaminación para ambos contaminantes, de acuerdo con los cuales el valor calculado como promedio móvil de 24 horas se encuentre en el respectivo rango señalado en la siguiente tabla:

Cuadro 1 - Niveles que determinan las situaciones de Episodios Críticos.

Niveles	MP ₁₀ (µg/m ³) en 24 horas	MP _{2,5} (µg/m ³) en 24 horas
Alerta	180 - 229	80-109
Preemergencia	230 - 329	110-169
Emergencia	330 o superior	170 o superior

Las concentraciones serán obtenidas a partir de una metodología de pronóstico de calidad del aire, o bien, en caso de que no se cuente con esta metodología, de la constatación de las concentraciones de material particulado respirable, a partir de las mediciones registradas desde alguna de las estaciones de monitoreo de calidad de aire clasificadas como “Estación de Monitoreo con Representación Poblacional” (EMRP).

C.2) Procedimiento para la declaración de un episodio crítico

El procedimiento para la declaración de un episodio crítico de contaminación por Material Particulado es el indicado en el capítulo XII del PPDA para la Región Metropolitana, que se resume a continuación:

- 1) La SEREMI MA RM, informará diariamente a la Delegación Regional Presidencial, acerca del pronóstico de calidad del aire y la evolución de las condiciones de ventilación de la cuenca, así como los resultados del sistema de pronóstico de calidad del aire, durante la vigencia del Plan Operacional de GEC.
- 2) La Delegación Regional Presidencial declarará la condición de episodio crítico, cuando corresponda, a través de una resolución, que será comunicada oportunamente a los servicios competentes. Asimismo, la Delegación Presidencial Regional hará pública las medidas de prevención y/o mitigación que se adoptarán durante las situaciones de episodios críticos de contaminación, considerando el episodio más desfavorable.
- 3) En el caso que se presenten niveles que definen situaciones de preemergencia y emergencia para MP_{10} y $MP_{2,5}$, que no hubieran sido previstas por el sistema de pronóstico de calidad del aire, corresponderá a la Delegación Presidencial informar oportunamente de la situación a la ciudadanía.
- 4) Ante la posibilidad de un cambio en las condiciones meteorológicas, posterior a la hora de comunicación del pronóstico, que asegure una mejoría en las condiciones de calidad del aire que invalide los resultados entregados por la metodología de pronóstico, respecto a la superación de alguno de los niveles que definen situaciones de emergencia, la Delegación Presidencial podrá dejar sin efecto la declaración del episodio crítico o adoptar las medidas correspondientes a los niveles menos estrictos, cumpliendo con las mismas formalidades a que está sujeta la declaración de estas situaciones.
- 5) Para episodios de alerta, preemergencia y emergencia por MP_{10} y $MP_{2,5}$ que se presenten fuera del periodo del Plan Operacional de GEC, corresponderá a la Delegación Presidencial informar oportunamente de la situación a la ciudadanía.

C.3) Medidas permanentes

El artículo 120 del PPDA, establece las medidas permanentes para el periodo de Gestión de Episodios Críticos, las cuales corresponden a:

- a. Plan de gestión de tránsito.
- b. Restricción vehicular.
- c. Fiscalización del cumplimiento del D.S. N° 100, de 1990, del Ministerio de Agricultura.
- d. Fiscalización del cumplimiento del D.S. N° 18, de 2001, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- e. Control de Humos Visibles.

a. Plan de gestión de tránsito

El plan de gestión de tránsito, es elaborado por la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana (SEREMITT RM), el cual contiene, entre otros, los ejes ambientales, vías exclusivas, vías reversibles, medidas tendientes a agilizar los tiempos de viajes.

El Plan de Gestión de Tránsito para el año 2026 estará compuesto por las siguientes medidas:

- i. Vías exclusivas para transporte público.
- ii. Pistas de uso exclusivo.
- iii. Vías reversibles.
- iv. Corredores exclusivos para buses.
- v. Sistema de Transporte de Santiago (Sistema RED)
- vi. Estacionamientos subterráneos.

- vii. Medidas de gestión de transporte.
- viii. Ciclovías.
- ix. Reporte de flujos vehiculares y medidas unidad operativa de control de tránsito (UOCT).

i. Vías exclusivas para transporte público

1) Históricas o tradicionales

Durante el año 2026 se mantienen en operación las Vías Exclusivas para el Transporte Público, que se podrían denominar “históricas” o tradicionales, ya que están dispuestas en la Resolución Exenta 388/2007 y sus modificaciones, de la SEREMITT RM; la cual las define legalmente como calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente. En este contexto, se autoriza por estas vías, la circulación de los siguientes tipos de vehículos:

- a) Buses de servicios de transporte público urbano de pasajeros (Red Metropolitana de Movilidad).
- b) Taxis en cualquiera de sus modalidades, incluida la submodalidad de taxi ejecutivo.
- c) Buses de servicios rurales de transporte público de pasajeros, cuyo ruteo incluya algún tramo de las vías exclusivas señaladas, de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución Exenta N° 81/2001, de la SEREMITT RM.
- d) Buses de servicios interurbanos de transporte público de pasajeros, cuyo ruteo incluya algún tramo de las vías exclusivas señaladas, de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución Exenta N° 82/2001, de la SEREMITT RM.

- e) Vehículos de emergencia, vehículos del Programa de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes y de los municipios, destinados a cumplir funciones de seguridad ciudadana, debidamente identificados como tales.
- f) Vehículos de transporte remunerado de escolares.
- g) Vehículos importados de conformidad con el artículo 48 de la ley N° 20.422.
- h) Vehículos que circulen por Av. Santa Rosa y calle San Francisco, entre Av. Libertador Bernardo O'Higgins (Alameda) y calle Placer, utilizados por la inspección fiscal del "contrato de Concesión Habilitación Corredor de Transporte Público Av. Santa Rosa Sector Alameda - A. Vespucio" y por el concesionario de dicha obra para labores de mantenimiento de las vías señaladas; siempre que éstos se encuentren debidamente identificados como tales.
- i) Vehículos que con ocasión de programas, estudios o actividades que se realicen en todo o parte de dichas vías o que se relacionen directamente con el uso de aquellas, deban necesariamente circular por las mismas.
- j) Vehículos asignados a las autoridades señaladas en el inciso tercero del artículo 3° del D.L. N° 799, de 1974, para ser usados en actividades propias del cargo y, aquellos vehículos que escolten a los primeros por motivos de seguridad, cuando corresponda. Para acreditar la condición de los señalados vehículos las instituciones a las cuales pertenezcan dichas autoridades deberán remitir a esta Secretaría Regional una nómina con el detalle de dichos vehículos, la que deberá renovarse cada vez que exista una modificación de la misma.
- k) Vehículos destinados o autorizados exclusivamente por las municipalidades para realizar labores de aseo de bienes nacionales de uso público y/o extracción y transporte de residuos sólidos domiciliarios.

El municipio, a través de la unidad que corresponda, para acreditar lo anterior, deberá certificar aquellos vehículos que cumplan las señaladas condiciones, enviando una nómina actualizada de los mismos a esta Secretaría Regional Ministerial, la que deberá renovarse cada vez que exista un cambio en la misma.

En los casos de las letras g) e i) anteriores, la citada resolución exenta 388 indica que el interesado puede obtener autorización de la SEREMITT RM, la que se otorgará mediante resolución, siempre que se acredite, con la documentación respectiva, que el o los vehículos presentados se comprenden en alguna de las situaciones allí descritas. En dicha resolución deberá establecerse en forma determinada los vehículos que se autoricen, el plazo, horario, tramos y demás condiciones de circulación vial que se estimen necesarias. El documento en que conste dicha autorización o su copia autorizada, deberá portarse siempre en el vehículo.

Los vehículos no contemplados en las letras precedentes y que deban necesariamente utilizar estas vías exclusivas con el único objetivo de ingresar o egresar desde sus lugares de residencia o estacionamiento habitual, podrán hacerlo restringidamente siempre y cuando acrediten dicha circunstancia. Para tal efecto, deberán ingresar y salir de la vía exclusiva de que se trate en los cruces más próximos al lugar en que se ubique la respectiva residencia o estacionamiento.

El horario de funcionamiento de estas vías exclusivas será de lunes a viernes, excepto festivos, entre las 7:30 hrs. y las 10:00 hrs., y entre las 17:00 y las 21:00 hrs., con excepción de los ejes correspondientes a San Pablo, Av. José Joaquín Pérez e Irarrázaval, que sólo operarán en punta mañana entre las 7:30 hrs. y las 10:00 hrs.

A continuación, se describen e individualizan las vías contempladas dentro de esta categoría de vías exclusivas vigentes, cuyos tramos y sentidos de circulación se detallan en el siguiente cuadro:

Cuadro 2 - Vías Exclusivas.

Nº	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
1	Av. Santa Rosa	Placer	Amazonas	S-N

	Av. Santa Rosa	Padre Alonso de Ovalle	Av. Libertador Bernardo O'Higgins (Alameda)	S-N
2	San Francisco	Av. Libertador Bernardo O'Higgins (Alameda)	Placer	N - S
3	San Martín	Balmaceda	Av. Libertador Bernardo O'Higgins (Alameda)	N - S
4	J.J. Pérez	Av. Las Torres	Av. Walker Martínez	P - O
5	Av. Irarrázaval	Av. Ossa	Av. General Bustamante	O - P



Figura 5 - Vías Exclusivas.

Fuente: SEREMITT RM.

2) Vía Exclusiva especial para buses de Transporte Público Urbano “PLAN PILOTO Santa Rosa Mac-Iver”.

La Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM) y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones concluyeron, después de diversos análisis técnicos, que la velocidad de circulación de los buses de transporte público urbano (Transantiago) había disminuido considerablemente en Av. Santa Rosa, en el tramo comprendido entre Manuel Antonio Matta y Libertador Bernardo O’Higgins (Alameda), pese a que era vía de uso exclusivo de transporte público (tradicional), dentro de la Resolución Exenta N° 388/2007, ya citada.

Una de las principales causas de esta reducción era la utilización simultánea de la pista derecha por otros tipos de vehículos autorizados, tales como taxis.

Por lo anterior, en marzo de 2015 se realizó un cambio en la operación del eje Santa Rosa-Mac-Iver, estableciéndose en el tramo que se indica, una medida de prioridad especial para transporte público mayor (buses), dada su capacidad de ocupación, la que será evaluada periódicamente para determinar su continuidad.

Por lo anterior, se modificó la citada Resolución Exenta N° 388/2007, excluyendo de la misma al tramo del eje Santa Rosa – Mac Iver, que entra a regirse por la Resolución Exenta N° 871/2015, también de la SEREMITT RM. Los tramos son los siguientes:

Cuadro 3 - Vía Exclusiva con prioridad para buses de Transporte Público Urbano Santa Rosa – Mac Iver.

N°	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
1	Av. Santa Rosa	Amazonas	Padre Alonso de Ovalle	S-N

2	Mac Iver	Libertador Bernardo O'Higgins (Alameda)	Cardenal José María Caro	S-N
---	----------	--	-----------------------------	-----

La condición de operación de la calzada de estas vías exclusivas especiales es entre las 7:30 hrs. y 10:00 hrs. y; entre 17:00 y 21:00 hrs. De acuerdo a lo siguiente:

- a) La pista del costado derecho, cuando la calzada tenga dos pistas, y la pista derecha y central, cuando aquella disponga de tres pistas, será de uso exclusivo para buses de transporte público urbano RED (Ex-Transantiago).
- b) El resto de las pistas, según sentido de tránsito, será de uso exclusivo, tanto para buses de transporte público urbano RED (Ex-Transantiago) como de taxis en cualquiera de sus modalidades, incluida la submodalidad de taxi ejecutivo. Asimismo, podrán circular en estas pistas vehículos de transporte remunerado de escolares y los acondicionados para personas con discapacidad a que se refiere el artículo 6º de la ley N° 17.238.



Figura 6 – Vía Exclusiva con Prioridad al Transporte Público Eje Santa Rosa – Mac Iver.

Fuente: SEREMITT RM.

3) Vía Exclusiva con prioridad para buses de Transporte Público Urbano (Ejes Compañía-Merced, San Antonio y Santo Domingo)

En función de un convenio celebrado entre la Subsecretaría de Transportes y la Ilustre Municipalidad de Santiago, denominado “Plan Centro”, se impulsó la implementación en el área céntrica de la ciudad de una red vial prioritaria y especializada para el transporte público mayor (buses urbanos). La primera de estas vías correspondió al eje Compañía-Merced, en el siguiente tramo:

Cuadro 4 - Vía Exclusiva con prioridad para buses de Transporte Público Urbano Compañía - Merced.

Nº	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
1	Compañía-Merced	Av. Manuel Rodríguez	José Miguel de la Barra	P - O

Dicha medida fue establecida mediante la Res. Exenta N° 447, de fecha 21 de enero de 2016, de la SEREMITT RM y su horario es de lunes a viernes, excepto festivos, entre las 07:00 y 21:00 horas.



Figura 7 - Vía Exclusiva con Prioridad Transporte Público Compañía-Merced.

Fuente: SEREMITT RM.

En el marco del mismo convenio es que también se implementó como vía exclusiva prioritaria, el eje correspondiente a **San Antonio**, en el siguiente tramo:

Cuadro 5 - Eje San Antonio.

Nº	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
1	San Antonio	Ismael Valdés Vergara	Av. Libertador Bernardo O'Higgins (Alameda)	N - S

Esta última vía fue formalizada por la Resolución Exenta N° 4016, de fecha 29 de julio de 2016, de la SEREMITT RM.



Figura 8 - Vía Exclusiva Prioridad Transporte Público San Antonio.

Fuente: SEREMITT RM.

Por último, dentro del mismo convenio se implementó como vía exclusiva prioritaria, el eje correspondiente a **Santo Domingo**, en el siguiente tramo:

Cuadro 6 - Vía Exclusiva con Prioridad para Buses de Transporte Público Urbano Santo Domingo.

N°	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
1	Santo Domingo	José Miguel de la Barra	Manuel Rodríguez	O - P

Esta última vía fue formalizada por la Resolución Exenta N° 3062, de fecha 4 de julio de 2017, de la SEREMITT RM.



Figura 9 – Vía Exclusiva Prioridad Transporte Público Santo Domingo.

Fuente: SEREMITT RM.

ii. Pistas de uso exclusivo

Se consideran **Pistas de “Uso Exclusivo” para buses urbanos**, aquellas vías y ejes viales, demarcados en el costado derecho de la calzada con pintura acrílica amarilla y la leyenda “Sólo Bus”. No obstante, en estas pistas se permite la circulación también de taxis en cualquiera de sus modalidades, incluida la submodalidad de taxis ejecutivos, siempre y cuando lo hagan con pasajeros en su interior. De igual modo, pueden circular vehículos de emergencia, del Programa de Fiscalización, de la Subsecretaría de Transportes y de los Municipios, destinados a cumplir funciones de seguridad ciudadana, que se encuentren debidamente identificados como tales. También contempla la situación de aquellos vehículos que deban aproximarse a un cruce con el fin de virar a la derecha, situación que

debe encontrarse debidamente señalizada. Algunas de estas Pistas de Uso Exclusivo se han pintado de color rojo para reforzar su carácter de exclusividad.

El funcionamiento de estas pistas es **permanente**, y se encuentran establecidas en la Resolución Exenta N° 462, de 23 de febrero de 2007 (Publicada en Diario Oficial de 28 de febrero de 2007), de la SEREMITT RM, y sus modificaciones, siendo aquellas las que indica el siguiente cuadro:

Cuadro 7 - Pistas de Uso Exclusivo (Pistas Solo Buses).

N°	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
1	Av. José Pedro Alessandri - Av. Macul	Av. Irarrázaval	Av. Américo Vespucio	N - S
		Av. Américo Vespucio	Av. Irarrázaval	S - N
2	Av. Providencia - Nueva Providencia	Av. General Bustamante	Av. Tobalaba	P - O
		Av. Tobalaba	Av. Vicuña Mackenna	O - P
3	Av. Apoquindo	Av. Tobalaba	Av. Manquehue	P - O
		Av. Manquehue	Av. Tobalaba	O - P
		Av. Las Condes	Patagonia/Camino El Alba	P - O
		Patagonia/Camino El Alba	Av. Las Condes	O - P
4	San Diego	Placer	Tarapacá	S - N
5	Nataniel	Olivares	Franklin	N - S
6	Av. Independencia	Av. Américo Vespucio	Asteroides	N - S
		José Pérez Cotapos	General Prieto	N - S
		Echeverría	José Pérez Cotapos	S - N
		Dr. Asenjo	Av. Américo Vespucio	S - N
7	Gran Avenida - Av. José Miguel Carrera	Balmaceda	Riquelme	S - N
		Goycolea	Placer	S - N

Nº	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
		Riquelme	Goycolea	S - N
		Placer	Balmaceda	N - S
8	Av. Las Condes	Pastor Fernández	Av. Manquehue	O - P
		Av. Manquehue	Pastor Fernández	P - O
9	Av. Los Pajaritos	5 de Abril	Av. Américo Vespucio	S - N
		Av. Américo Vespucio	5 de Abril	N - S
10	Av. Recoleta	Av. Américo Vespucio	Mario Neira	N - S
		Zapadores	Santa María	N - S
		Mario Neira	Av. Américo Vespucio	S - N
		Santa María	Zapadores	N - S
		Premio Nobel	Caletera Américo Vespucio	N - S
		Caletera Américo Vespucio	Premio Nobel	S - N
11	Av. San Pablo	Sergio Valdovinos / María Rozas Velasquez	Antonio Ebner / Barros Arana	P - O
		Antonio Ebner / Barros Arana	Sergio Valdovinos / María Rozas Velasquez	O - P
		La Estrella	Rosas Velasquez	P - O
		Sergio Valdovinos	La Estrella	O - P
12	Av. Departamental	Av. Vicuña Mackenna	Santa Rosa	O - P
		Santa Rosa	Av. Vicuña Mackenna	P - O
		Caletera Ruta 5 Sur	Santa Rosa	P - O
		Santa Rosa	Caletera Ruta 5 Sur	O - P
13	Av. Los Leones	Sucre	Pío X	S - N
		Pío X	Sucre	N - S
14	Av. Francisco Bilbao	Tomás Moro	Av. Vicuña Mackenna	O - P
		Av. Sánchez Fontecilla	Alcalde Manuel de la Lastra	P - O
		Román Díaz	Tobalaba	P - O
15	Av. Exposición	Alameda	Pedro Aguirre Cerda	N - S

Nº	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
16	Av. Bascuñán Guerrero	Ramón Subercaseaux	Alameda	S - N
17	Av. Ramón Subercaseaux	Pedro Aguirre Cerda	Av. Bascuñán Guerrero	P - O
18	Sierra Bella - Lira	Isabel Riquelme	General Jofré	S - N
19	Carmen	Curicó	Isabel Riquelme	N - S
20	Av. Senador Jaime Guzmán - Bravo de Saravia	Bravo de Saravia	Vía Local Oriente Av. Presidente Eduardo Frei Montalva (Ruta 5)	P - O
		Vía Local Oriente Av. Presidente Eduardo Frei Montalva (Ruta 5)	Bravo de Saravia	O - P
21	Roma - 14 de la Fama	Av. Fermín Vivaceta	Vía Local Oriente Av. Presidente Eduardo Frei Montalva (Ruta 5)	O - P
		Vía Local Oriente Av. Presidente Eduardo Frei Montalva (Ruta 5)	Fermín Vivaceta	P - O
22	Av. Libertador B. O'Higgins (Alameda)	Av. Vicuña Mackenna	Av. Las Rejas	O - P
		Av. Las Rejas	Av. Vicuña Mackenna	P - O
23	Av. Vicuña Mackenna	Av. Carlos Dittborn	Av. Matta	S - N
		Av. Matta	Ñuble	N - S
24	Lord Cochrane - Hermanos Amunategui	Tarapacá	General Mackenna	S - N
25	General Mackenna - Ismael Valdés Vergara	Teatinos	Miraflores	P - O
26	Av. Matta	Viel	Av. Vicuña Mackenna	P - O
		Av. Vicuña Mackenna	Viel	O - P
27	Av. Américo Vespucio - Av. Ossa	Rotonda Grecia	Padre Román	S - N
		Francisco de Aguirre	Alcalde Eduardo Casitillo Velasco	N - S
		María Celeste	Rotonda Grecia	N - S
28		Viel	Exposición	O - P

Nº	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
	Av. Almirante Blanco Encalada - Plaza Ercilla - Av. Tupper - El parque	Exposición	Viel	P - O
29	Compañía	Matucana	Manuel Rodríguez	P - O
30	Mapocho	Huelén	Río Boroa	O - P
		Río Boroa	Huelén	P - O
		Joaquín Walker Martínez	Matucana	P - O
		Matucana	Almirante Barroso	P - O
31	Merced	José Miguel de la Barra	Irene Morales	P - O
32	Merced - Monjitas	Vicuña Mackenna	José Miguel de la Barra	O - P
33	Arica	5 de Abril	Exposición	P - O
		Exposición	5 de Abril	O - P
34	Andes	Matucana	Antonio Ebner	O - P
35	Colón	Escanilla	Av. Independencia	P - O
36	Escanilla	Gamero	Colón	N - S
37	Gamero	Av. Independencia	Fermín Vivaceta	O - P
		Fermín Vivaceta	Escanilla	P - O
38	Santos Dumont	Av. La Paz	Av. Independencia	O - P
39	Freire	Esmeralda	Balmaceda	S - N
40	Urmeneta	Francisco Aranda	San José	N - S
41	Balmaceda	Estrecho de Magallanes	Nicanor Fajardo	O - P
42	Estrecho de Magallanes	Av. Domingo Santa María	Balmaceda	O - P
43	Domingo Santa María	Nicanor Fajardo	Senador Jaime Guzmán	P - O
		Senador Jaime Guzmán	Estrecho de Magallanes	O - P

Nº	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
		Senador Jaime Guzmán	G. Velásquez	P - O
		G. Velásquez	Senador Jaime Guzmán	O - P
44	Bellavista - La Paz	Pío Nono	Independencia	O - P
		Artesanos	Los Olivos	S - N
45	Av. Matucana	Alameda	Santo Domingo	S - N
		Santo Domingo	Alameda	N - S
46	Av. Irarrázaval	Av. Vicuña Mackenna	Av. Américo Vespucio	P - O
		Av. Américo Vespucio	Av. Vicuña Mackenna	O - P
47	Los Conquistadores	La Herradura	Monseñor Carlos Casanueva	O - P
48	Av. Santa María	Av. Independencia	Av. Recoleta	P - O
		La Concepción	Nueva Tobalaba	P - O
49	Salomón Sack	Enrique Soro	Domingo Santa María	O - P
		Domingo Santa María	Enrique Soro	P - O
50	Santa Rosa	Av. Américo Vespucio	Av. Lo Ovalle	S - N
		Av. Lo Ovalle	Av. Américo Vespucio	N - S
51	Nueva Tajarar	Av. Apoquindo	Av. Andrés Bello	O - P
52	Av. Cristóbal Colón	Av. Manquehue Sur	Av. Tobalaba	O - P
53	Av. Manquehue Norte	Av. Vitacura	Av. Apoquindo	N - S
		Av. Apoquindo	Av. Vitacura	S - N
54	Camino a Melipilla	Equina Blanca	Parque Central	N - S
		Parque Central	Equina Blanca	S - N
55	Av. Grecia	Crescente Errázuriz	Av. Vicuña Mackenna	O - P
56	Antonio Varas	Irarrázaval	Nueva Providencia	S - N
57	Manuel Montt	Nueva Providencia	Simón Bolívar	N - S
58		Sucre	Irarrázaval	N - S

Nº	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
	Gral. José Artigas - Chile España	Irarrázaval	Sucre	S - N
59	Diagonal Paraguay/Rancagua	Lira	Av. Vicuña Mackenna	P - O
		Av. Vicuña Mackenna	Román Díaz	P - O
60	Salvador	Irarrázaval	Providencia	S - N
		Providencia	Irarrázaval	N - S
61	Av. Tobalaba	Elicer Parada	Eliodoro Yáñez	S - N
		Eliodoro Yáñez	Elicer Parada	N - S
		Cristóbal Colón	Providencia	S - N
		Av. Ossa	Elicer Parada	O - P
		Elicer Parada	Av. Ossa	P - O
62	Teniente Cruz	Laguna Sur	Claudio Arrau	S - N
		Claudio Arrau	Laguna Sur	N - S
63	Concha y Toro	Jorge Ross Ossa	Eyzaguirre	N - S
64	Balmaceda - Eduardo Cordero - Concha y Toro	Arturo Prat	Eyzaguirre	S - N
		Eyzaguirre	San Carlos	S - N
65	Gabriela	Ejército Libertador	Concha y Toro	O - P
		Concha y Toro	Ejército Libertador	P - O
66	José Luis Coe	Santo Domingo	Santa Elena	P - O
67	Carrascal	Walker Martínez	Jujuy	O - P
		Jujuy	Walker Martínez	P - O
68	Av. Vitacura	El Manantial/Valle Central	Nueva Tajamar	O - P
		Nueva Tajamar	El Manantial/Valle Central	P - O
69	Manuel Rodríguez	General Mackenna	Toesca	N - S
		Toesca	General Mackenna	S - N

Nº	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
70	Av. Padre Hurtado	Apóstol Santiago	Manuel Thompson	N - S
71	Pedro Aguirre Cerda	Departamental	Exposición	S - N
		Exposición	Departamental	N - S
72	Carlos Valdovinos	Bascañán Guerrero	Maipú	O - P
73	Lo Marcoleta	Ruta 5	Lo Cruzat	O - P
		Lo Cruzat	Ruta 5	P - O
		Santa Laura	Parroquia Jesús Obrero	O - P
		Parroquia Jesús Obrero	Santa Laura	P - O
		Bernardo O'Higgins	Santa Luisa	O - P
		Santa Luisa	Bernardo O'Higgins	P - O
74	El Molino	Acceso Google Data Center	Ruta 5	O - P
		Ruta 5	Acceso Google Data Center	P - O
75	Las Parcelas	Mariano Sánchez Fontecilla	Río Claro	P - O
76	José Arrieta	Mariano Sánchez Fontecilla	Las Perdices	P - O
		Las Perdices	Jorge Alessandri	O - P
77	Camino a Rinconada	Colo Colo	El Conquistador	O - P
		El Conquistador	Colo Colo	P - O
78	Nueva San Martín	La Galaxia	Av. 3 Poniente	P - O
		Av. 3 Poniente	El Conquistado	O - P
79	Av. Portales	El Conquistador	Av. 4 Poniente	P - O
		Av. 4 Poniente	El Conquistado	O - P
		Las Naciones	Av. 3 Poniente	P - O
		Av. 3 Poniente	Las Naciones	O - P
80	René Olivares Becerra	Av. 4 Poniente	Av. 3 Poniente	P - O
81	Simón Bolívar	Santa Rosa	Lo Errázuriz	P - O
		Lo Errázuriz	Santa Rosa	O - P

Nº	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
82	Manuel Antonio Matta	Av. Bernardo O'Higgins	Santa Luisa	
		General San Martín	Av. Bernardo O'Higgins	
		Av. Bernardo O'Higgins	Carmen Gloria Quintana	P - O
		Carmen Gloria Quintana	Av. Bernardo O'Higgins	O - P
83	Av. Lo Cruzat	Lo Marcoleta	Av. Manuel Antonio Matta	N - S
		Av. Manuel Antonio Matta	Lo Marcoleta	S - N
84	Av. Bernardo O'Higgins	Lo Marcoleta	Av. Manuel Antonio Matta	N - S
		Av. Manuel Antonio Matta	Lo Marcoleta	S - N
		José Francisco Vergara	Av. Manuel Antonio Matta	S - N
85	José Francisco Vergara	Guardia Marina Riquelme	Av. Bernardo O'Higgins	O - P
86	Av. Gabriela Oriente	Av. Camilo Henríquez	Av. Troncal San Francisco	O - P
		Nonato Coo	Av. Camilo Henríquez	P - O
87	Av. Gabriela	Av. Ejército Libertador	Caletera Acceso Sur	O - P
		Caletera Acceso Sur	Av. Ejército Libertador	P - O
88	México	Domingo Tocornal	Av. Troncal San Francisco	S - N
		Av. Troncal San Francisco	Domingo Tocornal	N - S
89	Av. José Joaquín Pérez	Teniente Cruz	Las Torres	P - O
		Las Torres	San Daniel	O - P
90	Av. Ecuador - Av. General Oscar Bonilla	Ganímedes	Av. Las Torres	O - P
		Teniente Cruz	Santa María	P - O
91	Diagonal Las Torres	José Arrieta	Av. Grecia	N - S

Nº	VÍA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
		Av. Grecia	José Arrieta	S - N
92	Santa Raquel	Santa Julia	San José de la Estrella	N - S
		San José de la Estrella	Santa Julia	S - N
93	Trinidad Ramírez	Gran Avenida	Capricornio	O - P
94	Av. Lo Blanco	Gran Avenida	San Francisco	P - O
95	Av. Colón	Freire	Central	O - P
		Central	Freire	P - O
96	Barón de Juras Reales	El Olivo	Santa Inés	N - S
		Santa Inés	El Olivo	S - N

Se hace presente que las implementaciones de todas estas pistas de uso exclusivo de buses urbanos han considerado, al menos, los siguientes aspectos:

- a) Demarcación de los ejes con pintura acrílica (amarilla).
- b) Instalación de las señales reglamentarias e informativas de las pistas de uso exclusivo.
- c) Instalación de tachones en todos los ejes incorporados desde el año 2016.

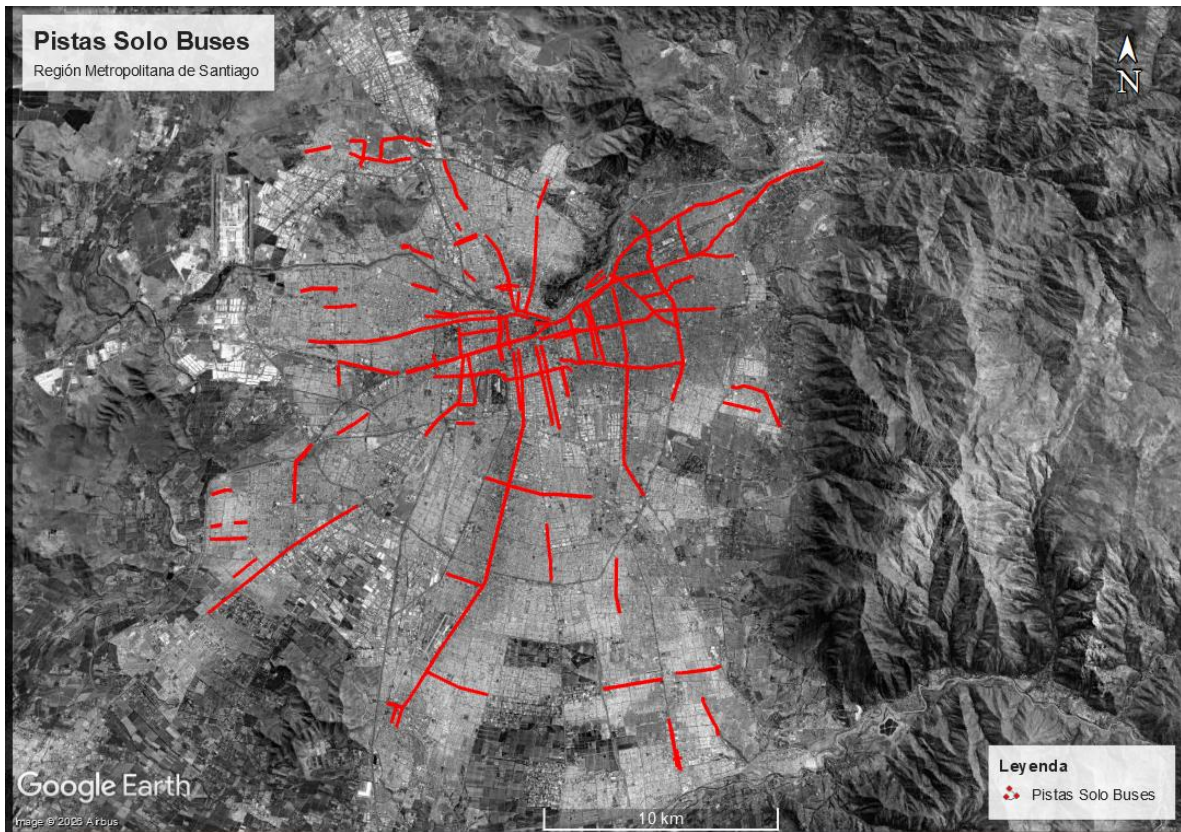


Figura 10 - Pistas Solo Buses.

Fuente: SEREMITT RM.

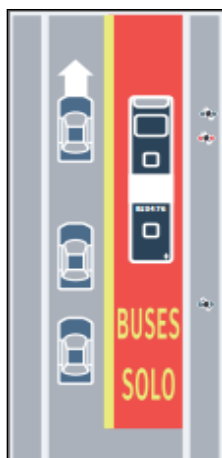


Figura 11 - Demarcación Pista solo Bus.

Fuente: SEREMITT RM.



iii. Vías reversibles

Se trata de aquellas vías del Área Metropolitana que varían su sentido de tránsito en determinados periodos del día, para favorecer el desplazamiento de los vehículos que por ellas circulan de modo de optimizar su capacidad. Dichas vías operan de lunes a viernes, exceptuando los días festivos. Están determinadas por la Resolución Exenta N° 257 de 14 de marzo de 2002 (Publicada en Diario Oficial de 16 de marzo de 2002), de la SEREMITT RM, y sus modificaciones. Se debe señalar que se mantiene un trabajo de actualización permanente entre municipios, UOCT y la SEREMITT RM.

Cuadro 8 - Vías Reversibles.

N°	EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO	HORARIO
1	Av. Oriental	Av. Tobaraba	Av. Américo Vespucio	O - P	07:30-09:30
2	Santa Isabel - Diagonal Oriente - Pte. Battle y Ordóñez - Jaime Guzmán Ñ. - Dr. Pedro Lautaro Ferrer - Diagonal Oriente	Av. Américo Vespucio	Av. Manuel Montt	O - P	07:30-10:00
3	Diagonal Oriente- Pte. Battle y Ordóñez -Jaime Guzmán Ñ. - Dr. Pedro Lautaro Ferrer - Diagonal Oriente	Av. Italia	Av. Américo Vespucio	P - O	17:00-21:00
4	Larraín - Irarrázaval - 10 de Julio	Av. Tobaraba	Av. Portugal	O - P	07:30-10:00
5	Blest Gana	Av. Américo Vespucio	Av. Tobaraba	P - O	07:30-10:00
6	Av. Cristóbal Colón	Real Pontevedra	Hernando de Magallanes	O - P	07:00 - 10:00
		Hernando de Magallanes	Av. Tobaraba	O - P	07:00 - 10:00
7	Presidente Riesco	Las Tranqueras	Av. Vitacura	O - P	07:30-12:00

N°	EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO	HORARIO
		Costanera Andrés Bello	Las Tranqueras	P - O	12:00-21:00
		Av. Vitacura	Costanera Andrés Bello	O - P	07:30 - 12:00
8	San Luis	Av. Tobalaba	Los Cerezos	O - P	06:30-10:00
9	Mapocho	Alcérreca	Av. Matucana	P - O	07:30-10:00
10	Portales - Nueva Imperial	Av. Las Rejas	Av. Matucana	P - O	07:30-10:00
11	Gerónimo de Alderete	Av. Perú	Colombia	P - O	07:00-10:00
		Colombia	Av. Perú	O - P	17:00-21:00
12	Vicente Valdés	Colombia	La Concepción	O - P	07:00-10:00
13	San Jorge	Santa Cecilia	Bacteriológico	O - P	07:00-10:00
14	Av. Tobalaba	Av. Departamental	Av. Quilín	2 pistas S - N y 1 pista N-S	06:30-10:00
		Av. Alejandro Sepúlveda	Av. Quilín	N - S	17:00-21:00
15	Mariano Sánchez Fontecilla	Av. Quilín	Las Parcelas	S - N	07:00-09:30
		Troncos Viejos	Callao	S - N	07:00-10:00
16	Carlos Ossandón	Av. Larraín	Valenzuela Puelma	S - N	07:00-09:00
		Valenzuela Puelma	Av. Larraín	N - S	17:00-21:00
17	Echeñique	Carlos Ossandón	Vicente Pérez Rosales	O - P	07:00-09:00
18	José Pedro Alessandri - Chile España - General José Artiaga	Las Encinas	Sucre	S - N	07:30-10:00
19	Nonato Coo	Domingo Tocornal	Bahía Inglesa	S - N	07:00-10:00

N°	EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO	HORARIO
20	El Araucano	Bahía Inglesa	Diego Portales	S - N	07:00-10:00
21	Colombia - Froilán Roa	Gerónimo de Alderete	Av. Departamental	S - N	07:00-10:00
22	Bacteriológico - Av. Perú	Av. Trinidad	Enrique Olivares	S - N	07:00-10:00
		Enrique Olivares	Gerónimo de Alderete	S - N	07:00-10:00
23	Bacteriológico	San Jorge	José Miguel Carrera	S - N	07:00-10:00
24	Av. Perú	Gerónimo de Alderete	Enrique Olivares	N - S	17:00-21:00
25	Las Acacias	Gerónimo de Alderete	Av. Américo Vespucio	S - N	07:00-10:00
		Av. Américo Vespucio	Gerónimo de Alderete	N - S	17:00-21:00
26	Manutara	Av. San José de la Estrella	Gerónimo de Alderete	S - N	07:00-10:00
		Gerónimo de Alderete	Av. San José de la Estrella	N - S	17:00-21:00
27	Av. Salvador	Av. Grecia	Av. Providencia	S - N	07:00-10:00
		Av. Providencia	Av. Grecia	N - S	17:00-21:00
28	Portugal	Av. 10 de Julio	Alameda	S - N	07:30-10:00
29	3era. Transversal - Gauss - G. Riquelme - San Luis	Lo Ovalle	Ventura Blanco Viel	S - N	07:30-10:00
30	G. Riquelme - Gauss - 3ra Transversal - San Luis	Ventura Blanco Viel	El Parrón	N - S	17:00-21:00
32	San Ignacio	La Marina	Av. 10 de Julio	S - N	07:30-10:00
		Carlos Valdovinos	La Marina	N - S	17:00-21:00
32	Santa Elena	Rodrigo de Araya	Celia Solar	S - N	07:30-10:00

Nº	EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO	HORARIO
33	Bascuñán Guerrero	Carlos Valdovinos	Isabel Riquelme	S - N	07:30-10:00
34	Consistorial	Av. Grecia	Av. José Arrieta	S - N	07:00-09:30
35	Campo de Deporte	Duble Almeyda	Av. Irarrázaval	S - N	07:30-10:00
36	Av. Central - 1 de mayo - las Flores	Av. Salvador Allende	Diagonal Santa Elena	S - N	07:30-10:00

Fuente: SEREMITT RM

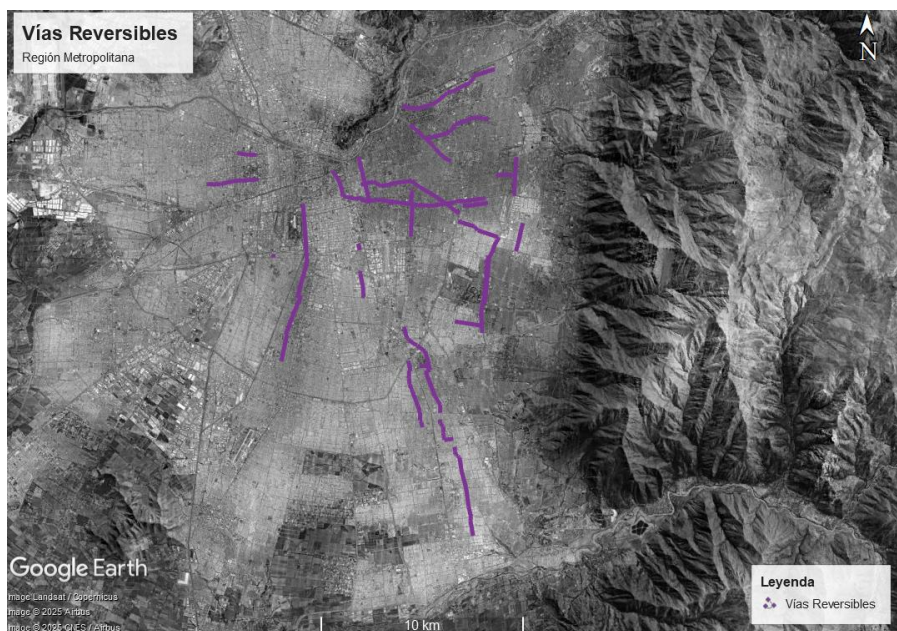


Figura 12 - Vías Reversibles.

Fuente: SEREMITT RM.

iv. Corredores Exclusivos para Buses

Los Corredores Exclusivos del Transporte público son vías en que existen Pistas de Uso Exclusivo para los buses urbanos, generalmente en la calzada central, debidamente

segregadas del resto de la misma por soleras o tachones. Su finalidad es incrementar exclusivamente la velocidad de circulación de estos buses, disminuyendo los tiempos de viaje, por lo que no se permite el ingreso de otros vehículos de transporte público o privado.

Desde el 2008 a marzo de 2026, se han incorporado los siguientes corredores:

Cuadro 9 - Corredores de Buses.

Nº	NOMBRE CORREDOR	VIA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
1	Pajaritos Norte	Av. Pajaritos – Gladys Marín Millie	Manuel Rivas Vicuña	Caletera Av. A. Vespucio	O - P
		Av. Pajaritos – Gladys Marín Millie	Presidente de Gaulle	Rey Gustavo Adolfo	P - O
	Pajaritos Sur	Av. Pajaritos	La Colonia	Av. Nueva O'Higgins	N - S
		Av. Pajaritos	Av. Nueva San Martín	Av. 5 de Abril	S - N
2	Santa Rosa Norte	Av. Santa Rosa	Carlos Silva Vildósola	Av. Lo Ovalle	N - S
		Av. Santa Rosa	Palena	Pintor Cicarelli	S - N
	Santa Rosa Sur	Av. Santa Rosa	Av. Santo Tomás	Av. A. Vespucio	S - N
		Av. Santa Rosa	Av. A. Vespucio	Los Manantiales	N - S
3	Vicuña Mackenna	Av. Vicuña Mackenna	Barón Pierre de Coubertin	Coquimbo	N - S
		Av. Vicuña Mackenna	Coquimbo	Eulogia Sánchez	S - N
		Av. Vicuña Mackenna	Av. Matta	Carlos Valdovinos	N - S
		Av. Vicuña Mackenna	Carlos Valdovinos	Av. Matta	S - N
		Av. Vicuña Mackenna	Mirador Azul	San Hugo	N - S

N°	NOMBRE CORREDOR	VIA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
		Av. Vicuña Mackenna	250 mts. al norte de intersección con calle San Carlos	Mirador Azul	S - N
4	Suiza - Las Rejas	Av. Las Rejas Sur	Mailef	Las Violetas	S - N
		Av. Las Rejas Sur	Las Violetas	Mailef	N - S
	Las Rejas Norte	Av. Las Rejas Norte	Porto Seguro	Las Violetas	N - S
		Av. Las Rejas Norte	Las Violetas	Porto Seguro	S - N
5	Jaime Guzmán (Dorsal)	Dorsal	Jorge Hirmas	Bravo de Saravia	P - O
		Dorsal	Bravo de Saravia	Jorge Hirmas	O - P
	Dorsal (Anillo Intermedio)	Av. Dorsal	Av. Guanaco	Av. Fermín Vivaceta	P - O
		Av. Dorsal	Av. Fermín Vivaceta	Av. Guanaco	O - P
		Av. Dorsal	Av. Recoleta	Av. Cardenal José María Caro	O - P
		Av. Dorsal	Av. Cardenal José María Caro	Av. Recoleta	P - O
		Av. Dorsal	Av. Guanaco	Av. Cardenal José María Caro	P - O
		Av. Dorsal	Av. Cardenal José María Caro	Av. Guanaco	O - P
6	Departamental Poniente	Av. Departamental	Gamma	Av. General Velásquez	O - P
		Av. Departamental	Av. General Velásquez	Gamma	P - O
		Av. Departamental	120 mts. al poniente Av. Tobalaba	100 mts. al oriente Maratón	O - P
		Av. Departamental	110 mts. al oriente Maratón	185 mts. al poniente Av. Tobalaba	P - O
7	Grecia	Av. Grecia	Crescente Errázuriz	Diagonal Las Torres	P - O
		Av. Grecia	Diagonal Las Torres	Crescente Errázuriz	O - P

N°	NOMBRE CORREDOR	VIA O EJE	DESDE	HASTA	SENTIDO
8	Las Industrias	Av. Las Industrias	Carlos Valdovinos	Yungay	N - S
		Av. Las Industrias	Yungay	Carlos Valdovinos	S - N
9	Pedro Aguirre Cerda	Av. Pedro Aguirre Cerda	Suiza	Inicio paso sobre nivel Av. A. Vespucio	N - S
		Av. Pedro Aguirre Cerda	Término paso sobre nivel Av. A. Vespucio	Suiza	S - N
10	Equina Blanca	Esquina Blanca	Zerafín Zamora	Av. Las Torres	O - P
		Esquina Blanca	Av. Las Torres	Zerafín Zamora	P - O
		Esquina Blanca	Av. Las Torres	Las Terrazas	O - P
		Esquina Blanca	Primera Transversal	Av. Las Torres	P - O
11	Rinconada	Rinconada	Las Naciones	Primera Transversal	P - O
		Rinconada	Primera Transversal	Las Naciones	O - P
12	Independencia	Independencia	Dorsal	Rivera	N - S
		Independencia	Echeverría	Dorsal	S - N
		Independencia	Rivera	Aníbal Pinto	N - S
		Independencia	Aníbal Pinto	Av. Santa María	N - S

Fuente: SEREMITT RM.

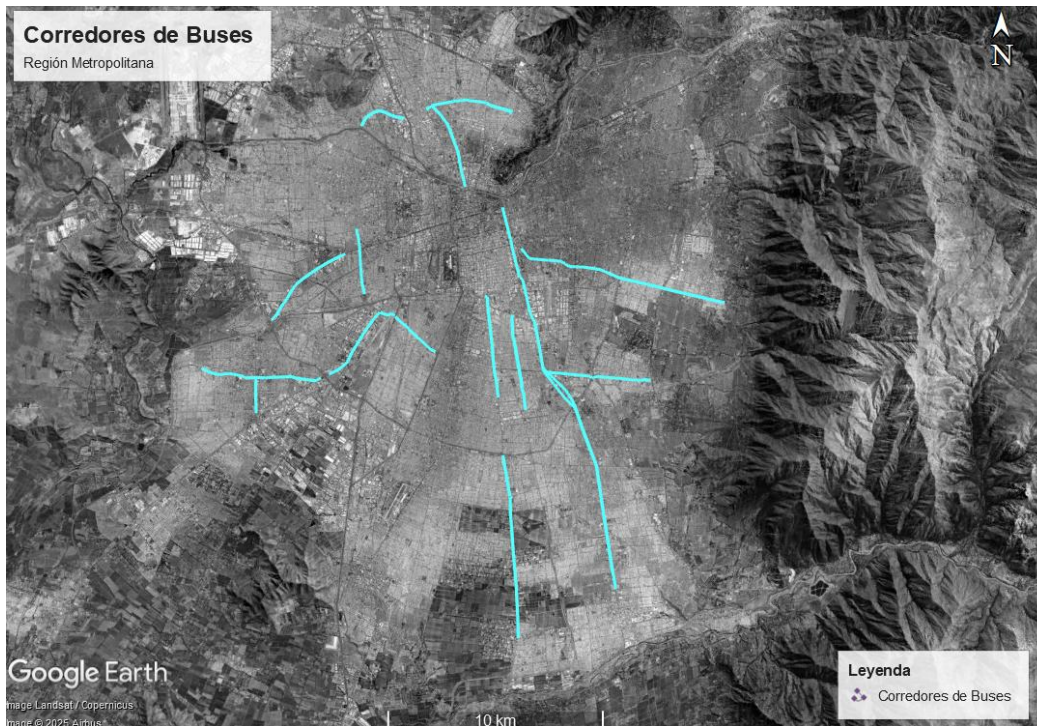


Figura 13 - Corredores de Buses.

Fuente: SEREMITT RM.

v. **Gestión de Episodios Críticos de Contaminación Sistema de Transportes de Santiago (Sistema RED)**

A continuación, se detalla el listado de medidas que el Sistema de Transportes de Santiago (Sistema RED) dispondrá a fin de agilizar los viajes y compensar los eventuales efectos de la reducción de oferta, en los días en que se aplique restricción vehicular durante el periodo Episodios Críticos de Contaminación del PPDA RM:

1. Red de infraestructura exclusiva para el transporte público de Buses:

A la fecha el Sistema RED cuenta con 514,8 km de Red de infraestructura exclusiva para el transporte público. En ella se consideran 87 km de Corredores de Transporte Público, 22,8 km de Vías Exclusivas y 405 km de Pista Solo Bus. Los Vehículos de Emergencia también pueden utilizar esta infraestructura.

2. Plan de Gestión Operacional

El Sistema RED podrá realizar refuerzos al Programa de Operación Vigente en el evento que se aplicare restricción vehicular, incluyendo buses adicionales que permitan aumentar la oferta de transporte público, brindando una alternativa de transporte más sostenible, con buses de cero y bajo en emisiones, a aquellas personas que deben dejar su auto en casa y los usuarios y usuarias que habitualmente usan el sistema.

3. Flota de buses más moderna y de cero emisiones

Durante el 2025 se ha continuado con la renovación de flota del sistema, incluyendo buses más modernos y limpios, disponiendo de un total de 7.473 buses, donde 59,2% de ellos es eléctrico y 34% Diésel Euro VI (2.549), el mejor estándar de emisiones vigente.

vi. Estacionamientos Subterráneos

Existen municipios en la Región Metropolitana que cuentan con estacionamientos subterráneos o en los que se están evaluando los proyectos de estos mismos. De este modo, lo que se busca es la habilitación de estacionamientos subterráneos y la eliminación de estacionamientos en superficie para ampliar la capacidad de las vías y disminuir los tiempos de congestión vehicular y las consecuentes emisiones de los vehículos al quedar atrapados en atochamientos. Algunos de los principales sectores son:

1) Municipio de Las Condes:

- a. Plaza Perú 599 estacionamientos subterráneos.
- b. Isidora Goyenechea 386 estacionamientos subterráneos.
- c. Centro Cívico 389 estacionamientos subterráneos.

2) Municipio de Providencia: (Subterráneos)

- a. Estacionamientos Municipalidad: 311 calzos.

- b. Estacionamientos Av. Providencia N° 2269: 447 calzos.
 - c. Estacionamientos Av. Providencia N° 2185: 320 calzos.
 - d. Estacionamientos Av. Providencia N° 2049: 316 calzos.
 - e. Estacionamientos Av. Providencia N° 1971: 425 calzos.
 - f. Estacionamientos Nueva Providencia/Manuel Montt: 457 calzos.
- 3) Municipio de Santiago (Subterráneos):
- a. Estacionamiento Público Plaza de Armas: 402 estacionamientos.
 - b. Estacionamiento Público Parque Forestal: 303 estacionamientos.
 - c. Estacionamiento Público Santa Lucía: 504 estacionamientos.
 - d. Estacionamiento Público Santa Rosa: 298 estacionamientos.
 - e. Estacionamiento Público Paseo Bulnes: 376 estacionamientos.
 - f. Estacionamiento Público Plaza Mekis: 450 estacionamientos.
 - g. Estacionamiento Público Plaza de la Justicia: 498 estacionamientos.
- 4) Municipio de Ñuñoa:
- a. Estacionamientos en superficie:
 - Calle Francisco Molina: 34 estacionamientos.
 - Calle Juan Enrique Concha: 23 estacionamientos.
 - Edificio Servicios Públicos de Ñuñoa: 72 estacionamientos.
 - b. Estacionamientos subterráneos
 - Calle Jorge Washington N°111: 295 estacionamientos.
 - Piso -2: 98 estacionamientos.
 - Piso -3: 102 estacionamientos.
 - Piso -4: 95 estacionamientos.
- 5) Municipio de Vitacura:
- a. Estacionamiento subterráneo Plaza Lo Castillo: 308 estacionamientos.

- b. Estacionamientos concesionados en espacio público:
 - o Estacionamientos en superficie de Av. Alonso de Córdova con 361 calzos.
 - o Estacionamientos en superficie en Av. Vitacura 6255 (Pueblo del Inglés) con 5 calzos.
- 6) Estacionamientos Subterráneos Privados:
 - a. Estacionamiento Kennedy Ltda, Av. Presidente Kennedy 6690.
 - b. Estacionamientos Centro S.A, Tabancura 1185.
 - c. Ingeniería y Construcción Bernardo Valdés y Cia. Ltda, San Francisco de Asís 150.
 - d. Estacionamientos Central Parking System Chile Ltda, Av. Vitacura 3850.
 - e. Administración y Consultoría en Estacionamientos Plus Parken Ltda, Av. Vitacura 3201.
 - f. Condominio Edificio Workkennedy, Av. Presidente Kennedy 5600.
 - g. Administración y Servicios Señal Parking Ltda, Av. Presidente Kennedy 7600.
 - h. Ingeniería y Construcción Bernardo Valdés y Cia Ltda, Av. Presidente Kennedy 5488.
 - i. Estacionamientos Centro S.A, Tabancura 1233.
 - j. Inmobiliaria y Servicios Park lake S.A, Av. Américo Vespucio 2515.
 - k. Administración y Consultoría en Estacionamientos Plus Parken Ltda, Av. Vitacura 9019.
 - l. Ingeniería y Construcción Bernardo Valdés y Cia Ltda, Av. Vitacura 5220.
 - m. Inmobiliaria y Servicios Park Lake S.A, Av. Juan XXIII 6130.
 - n. Net Parking System S.A, Av. Vitacura 4607.
 - o. Saba Estacionamiento de Chile S.A., Av. Nueva Costanera 3900.
 - p. Administración y Consultoría en Estacionamientos Plus Parken Ltda, Av. Vitacura 8841.
 - q. Net Parking System S.A., Av. Las Condes 12340.

- r. Administración y Consultoría en Estacionamientos Plus Parken Ltda, Av. Manquehue Norte 1707.
- s. Net Parking System S.A, Av. Américo Vespucio 1597.
- t. Net Parking System S.A, Av. Vitacura 3850.

vii. Medidas de Gestión de Transporte

Sobre la base de la ley 19.300 y sus modificaciones (Ley 20.417), la SEREMITT RM participa activamente como Organismo del Estado con Competencia Ambiental siendo contraparte técnica en los procesos de evaluación ambiental de bajo el DS N°40/2012 “Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental” mediante el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) coordinado por el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA), ya sea en Declaraciones de Impacto Ambiental o Estudios de Impacto Ambiental, haciendo énfasis en la revisión del literal b) del art. 7 del RSEIA.

En lo que respecta a las medidas de gestión de transporte que pueden generarse en dicha instancia, se aclara que las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA) tienen por objetivo descartar los impactos significativos del proyecto, por ende, no se generan medidas de mitigación, compensación y/o reparación. Si se pueden generar Compromisos Ambientales Voluntarios para mejorar la operación del proyecto, las cuales se encuentran:

- 1) Regulación del flujo de camiones en fase de construcción: Refiere principalmente a definir las rutas de ingreso y egreso de camiones, privilegiando que estas no se realicen por zonas residenciales y así no aumentar los tiempos de desplazamiento del sector. También se definen horarios de circulación de camiones, principalmente fuera de los horarios punta. Lo anterior siempre considerando la normativa vigente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones relacionado al movimiento de camiones por la Región Metropolitana.

- 2) Medidas de seguridad y operación eficiente en los accesos del proyecto en fase de construcción: También se generan medidas relacionadas a la operación de los accesos definidos en fase de construcción de los proyectos, especialmente a que el diseño presentado permita el movimiento simultáneo de camiones (entrada y salida) y que la espera para ingresar no se realice en Bien Nacional de Uso Público (BNUP). Además, se establecen medidas relacionadas a la gestión de dicho acceso, como la habilitación de banderilleros, sistema de control en entrada y salidas, demarcaciones y señalizaciones, entre otros.

- 3) Medidas para Otros Modos: En relación a las medidas asociadas a Otros Modos (bicicletas, peatones y transporte público), se proponen, por ejemplo, el mejoramiento de veredas, ciclovías o paraderos, así como la mantención de dichos elementos, siempre considerando la normativa vigente respectiva.

En el caso de los Estudios de Impacto Ambiental (EIA), y particularmente cuando el Titular reconozca un impacto significativo en la libre circulación, conectividad o un aumento en los tiempos de desplazamiento de los usuarios dentro del área de influencia definido para la componente de Medio Humano, se establecen medidas de mitigación, reparación o compensación. De esta manera, en los EIA, además de los mencionados “Compromisos Ambientales Voluntarios”, se establecen las siguientes medidas:

- 1) Obras Viales: Dentro de este tipo de medidas se encuentran, el aumento de la capacidad de la vialidad existente, mejora de intersecciones (radios de giro, por ejemplo), construcción de nueva vialidad, apertura de medianas, entre otras. Todo lo anterior, siempre sujeto a los resultados obtenidos de las modelaciones de transportes y los niveles de servicio del proyecto.

- 2) Gestión del tránsito: También se contemplan medidas relacionadas a la gestión del tránsito, ya sea, la instalación de semáforos en intersecciones que no posean esta infraestructura, la mantención de los elementos de estos (UPS, GPS, etc.) y la reprogramación de semáforos junto con la sintonía fina de la red de semáforos dentro del área de influencia del proyecto.

Por otro lado y en relación a la ley N°20.958 sobre el Sistema de Aportes al Espacio Público, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, la cual tiene como objetivo que todos los proyectos inmobiliarios (públicos y privados) mitiguen los impactos urbanos que generan en su entorno directo (“mitigaciones directas”) a través de un sistema expedito, transparente y objetivo que reemplaza a los Estudios de Impacto al Sistema de Transporte Urbano (EISTU) y, en el caso específico de los proyectos inmobiliarios por densificación, puedan cumplir la obligación de ceder terrenos para vialidad y áreas verdes, establecidas en el artículo 70 de la LGUC a través de un mecanismo alternativo (“Aportes al Espacio Público”). De esta manera, se pueden diferenciar las mitigaciones directas y los aportes al espacio público:

Mitigaciones directas:

- Son obras y medidas de gestión de tránsito, en torno al proyecto, para neutralizar efectos negativos en la movilidad local.
- Se determinan mediante Informes de Mitigación Vial (IMIV) presentados en una ventanilla única.
- Proyectos mayores requieren consultores expertos, los menores quedan exentos de esta exigencia.
- Se miden flujos vehiculares o peatonales inducidos por el proyecto, no estacionamientos.

Aportes al espacio público:

- Cesiones: Se establece una forma alternativa para dar cumplimiento a la obligación de ceder terrenos para vialidad y áreas verdes que establece el artículo 70 de la LGUC.
- Se entregan en dinero, en base a una tabla que considera:
 - i. El destino y la densidad del proyecto, hasta por el equivalente al 44% del avalúo fiscal del terreno.
 - ii. Tope del 44% del avalúo fiscal del terreno a los 8.000 [ocup/ha].

En cuanto a las mitigaciones directas, el mencionado decreto dispone que aquellos casos en que los proyectos requieran de un informe de mitigación, éste deberá ser elaborado y evaluado conforme al procedimiento y a la metodología que fija el reglamento N°30 “sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano”, del MTT.

Este reglamento establece que dichos proyectos deberán presentar a la SEREMITT RM, un Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) en caso de que estos sean categorizados como intermedios o mayores, o básicos cuando no exista una Dirección de Tránsito establecida en la comuna donde se emplaza un proyecto. Las medidas que son evaluadas en los mencionados IMIV, se pueden subdividir de la siguiente manera:

Medidas de mitigación obligatorias:

- 1) Espacios de almacenamiento: Diseño de los accesos vehiculares deben permitir que los vehículos que ingresan esperen sin interferir con la circulación peatonal, por lo que se debe proyectar, si es necesario, un espacio de almacenamiento que permita la detención transitoria de al menos un automóvil, camión o bus según sea el flujo preponderante del proyecto. Esta medida sirve para evitar colas en los accesos de los proyectos producto de la espera para ingresar.

- 2) Medidas para asegurar la operación segura y eficiente del transporte público: Para asegurar que los accesos vehiculares de un proyecto no interfieran con la operación segura y eficiente del transporte público ni con el desplazamiento de sus usuarios, los accesos no deberán enfrentar una infraestructura especializada para transporte público, tales como, estaciones, paraderos, zonas pagas, terminales externos o salidas peatonales subterráneas, entre otras. Esta medida se utiliza para evitar los conflictos entre los vehículos privados y el transporte público.
- 3) Facilidades para la intermodalidad: Los proyectos de terminales de servicios de transporte público de pasajeros, deberán acreditar que existen o que el proyecto contempla facilidades para la intermodalidad entre distintos modos de transportes (por ejemplo, ciclistas). Esta medida permite incentivar los modos de transporte mayores y los sustentables.
- 4) Asegurar ingreso seguro de buses y camiones: En los proyectos que originen el ingreso o salida frecuente de buses o camiones, los respectivos accesos deben considerar que tales maniobras sean siempre marcha adelante. Esta medida busca evitar las esperas en Bien Nacional de Uso Público.
- 5) Provisión de radios de giro y ángulo de incidencia: Los radios de giro y ángulo de incidencia de los accesos vehiculares deberán permitir que las maniobras de entrada y salida no interfieran con la circulación de los otros vehículos que circulan por la vía, ni se generen entrecruzamientos de los vehículos que entran y salen. Para dicha maniobra, el vehículo solo debe usar la pista adyacente de los accesos y no invada una segunda pista. En casos especiales, se debe habilitar una pista para aquello.
- 6) Facilidades para tomar y dejar pasajeros: Los proyectos de equipamiento de clase educación o salud y los proyectos de infraestructura de transporte público como terminales con movimiento de pasajeros, estaciones ferroviarias o de intercambio modal u otros similares, deberán incluir un área de detención que permita tomar o dejar pasajeros con una capacidad acorde a la carga de ocupación del proyecto y que garantice

que los usuarios de tales establecimientos o infraestructuras puedan bajar y subir de forma segura a los vehículos sin interferir la circulación vehicular en las vías adyacentes.

- 7) Provisión de área de carga / descarga y de señalización: Los proyectos que tengan áreas o andenes de carga/descarga deben incluir un área al interior del predio para realizar dichas maniobras, dimensionada para la cantidad y características de los vehículos que los utilizarán, además se deberá instalar señales de prohibición de estacionamiento para cargas y descargas en la vialidad adyacente. Este tipo de medidas busca disminuir el uso del Bien Nacional de Uso Público para actividades particulares.
- 8) Medidas de tráfico calmado: Las vías locales y de servicio en proyectos de crecimiento urbano por extensión con destino residencial, deben incluir medidas de tráfico calmado para que la circulación vehicular se realice a una velocidad menor o igual de 30 km/hr o trazado vial que calme la velocidad. Este tipo de medidas fomenta el uso compartido de las vías locales y de servicio por los distintos modos de transportes, ya sea caminata o bicicletas con el vehículo particular. Cabe mencionar que las zonas 30 están reguladas por la resolución exenta N°2671 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 9) Señalización de tránsito: Toda señalización proyectada para la operación de tránsito en el área de influencia del proyecto, debe justificarse e implementarse conforme a lo que indica el Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Este tipo de medidas son fundamentales en evitar congestión y disminución de la capacidad de las vías en determinadas tipologías de proyectos como por ejemplo colegios o proyectos inmobiliarios. De los cuales surgen medidas como: demarcación de soleras amarillas, prohibido estacionar, demarcación de ejes de las calles, entre otras.

Si, en la evaluación del IMIV, se establece que los niveles de servicio entre el escenario base y el escenario con proyecto no son similares y existen grados de saturación por sobre el 85% con un aporte por sobre el 1% del proyecto, se establecen medidas de mitigación adicionales, dentro de las cuales se contemplan las siguientes:

- 1) Ciclovías: Se considera la materialización de ciclovías en distintos tramos del área de influencia de acuerdo al DS102/2019 y sus modificaciones, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. También se solicita materializar facilidades para ciclos en el área de influencia, ya sea bicicleteros, demarcaciones y señalización o regulaciones de ciclovías existentes. Este tipo de medida es complementada con las zonas 30 descritas anteriormente.
- 2) Medidas de gestión del tránsito: Se considera implementar sintonías finas, reprogramaciones y mejoras a los distintos elementos de semáforo de las intersecciones que contemplen este tipo de infraestructuras. También es posible determinar que en una intersección se deba materializar un semáforo. Este tipo de medidas permite disminuir los grados de saturación y las colas de la red de modelación del proyecto además de mejorar la velocidad en los tramos que conforman la red de semáforos evaluados, lo que implica una disminución del consumo eléctrico, situación que además colabora como medida de Eficiencia Energética. Estas medidas son consensuadas con la Unidad Operativa de Control del Tránsito (UCOT).
- 3) Transporte público: Se solicita el mejoramiento de las paradas de transporte público existente en el área de influencia considerando el estándar establecido por el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM). También se contempla, en algunas ocasiones, mejorar la cobertura de paradas, por ende, se solicita la materialización de nuevas paradas teniendo como criterio si la parada más próxima al acceso del proyecto se encuentra a una distancia mayor a 640 metros. Además, en los IMIV se debe verificar que rutas de ingreso y egreso peatonal (veredas y cruces peatonales) hacia al menos las paradas más cercanas cumplan con la normativa vigente de la accesibilidad universal. Este tipo de medida fomenta el uso del transporte público y son consensuadas con el DTPM.
- 4) Obras viales: Se solicita la implementación de nuevas calzadas, o mejoramiento de las condiciones de capacidad de la vía (rediseño, ensanches, pavimentación, apertura de calles, entre otras), las cuales contribuyen a disminuir los grados de saturación de los

cruces del área de influencia del proyecto lo que provoca a su vez, la disminución de emisiones.

- 5) Construcción de accesos y salidas de los proyectos: Esto corresponde principalmente al concepto de accesibilidad al proyecto y de mantención del estándar de las vías en torno al área de influencia del mismo, determinando según el lugar y la disposición de los accesos y salidas, si se afectarán en mayor o menor grado la operación de las vías, entendiendo que no es lo mismo ambientalmente un proyecto que enfrente una vía local a que enfrente una vía de categoría troncal o superior.

Sobre la base de lo anteriormente expuesto, es de carácter fundamental que el proyecto detalle cuáles son las rutas de accesos y salidas y los flujos asociados a las fases de construcción, operación y cierre. Esto está ligado con el aumento de tiempo de viajes, formación de detenciones innecesarias para un ingreso a un proyecto y una mayor eficiencia en el comportamiento de las vías. Por esa razón suelen surgir medidas como generación de retornos en bandejón central, implementación de pista de virajes, entre otras.

De manera complementaría la determinación de las características de los accesos pasa a constituir un punto relevante para el titular de un proyecto desde el punto de vista de que pueda ser evaluado antes de su construcción y pueda contar con la factibilidad que no existirá riesgos de operación futuros en el proyecto.

Por otro lado, y en cuanto al uso y administración que proviene de los aportes al espacio público (el 70% de estos aportes deben ser invertidos en infraestructura de movilidad), estos pueden ser utilizados de las siguientes formas:

- Proceso de elaboración de un Plan de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público (ya sea para consulta pública, asistencia técnica y/o actualización).

- Elaboración o actualización de la cartera de obras y medidas consideradas en los Instrumentos de Planificación Territoriales a nivel comunal o intercomunal (Plan Regulador Comunal o Intercomunal).

viii. Ciclovías

Actualmente la SERMITT RMS se encuentra desarrollando una serie de iniciativas técnicas tendientes a fomentar el uso de la bicicleta en la Región Metropolitana de Santiago, como modo no motorizado de transporte, en donde se ha participado en una serie de mesas de trabajo que han permitido definir y consensuar las características y estándares necesarios para implementar la infraestructura adecuada para este modo de transporte. Para esto se ha constituido una mesa Técnica que involucra a SEREMITT RM, SERVIU, DTPM, UOCT entre otros organismos técnicos.

A partir de la publicación del Decreto Supremo N° 102, de julio de 2021, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y sus modificaciones, la SEREMITT RM ha comenzado a revisar y autorizar las ciclovías que se desarrollan en la Región Metropolitana de Santiago. Según este decreto los principios que deben guiar la planificación, diseño, implementación y mantenimiento de las ciclovías, son los siguientes:

- a. Convivencia: Facilitar la convivencia entre los distintos usuarios y evitar convertirse en barreras de exclusión, especialmente para personas con discapacidad.
- b. Intermodalidad: Procurar favorecer la integración con otros modos de transporte, especialmente con el transporte público, si corresponde.
- c. Conexa: Permitir la vinculación con otras rutas del sistema vial, o bien unir de manera efectiva orígenes y destinos potenciales como parte de una cicloruta.
- d. Coherente: Ser legible, especialmente su señalización y demarcación, la que debe ayudar a definir las trayectorias con claridad.

- e. Cómoda: Procurar el uso de superficies de rodados adecuados, geometría correcta, y la minimización de interrupciones, detenciones y/o potenciales conflictos con otros usuarios.
- f. Directa: Propiciar rutas cuyas trayectorias sean directas, es decir, minimizando las interrupciones, detenciones y/o potenciales conflictos con otros usuarios.
- g. Segura: Minimizar los conflictos entre los conductores de ciclos con los demás usuarios del sistema vial. Asimismo, se debe considerar la seguridad personal de los conductores de ciclos.
- h. Atractiva: Procurar generar un ambiente armónico respecto a su entorno.

Principalmente, las ciclovías que son revisadas en la SEREMITT RM provienen de iniciativas privadas y, en algunos casos de entes públicos. Cabe mencionar que actualmente y en coordinación con el Gobierno Regional de la Región Metropolitana, esta secretaría técnica se encuentra en revisión del Plan Maestro de Ciclovías de dicho organismo, el cual contempla una red de más de 800 kilómetros y su primer ingreso contemplará unos 400 kilómetros aproximadamente.

Por último, dentro de las actividades relacionadas al modo de transporte de “Bicicleta”, y que son revisadas y aprobadas por la SEREMITT RM, se encuentran las Calles Abiertas, las que se detallan a continuación:

Las Calles Abiertas es una actividad deportiva y recreativa, con participación activa de la ciudadanía, que se realiza en circuitos de paseo libres de motores y abiertos al juego, la recreación y el encuentro ciudadano.

Se liberan las calles para peatones, ciclistas, patinadores, niños en triciclo, personas en sillas de ruedas y a todo aquel que quiera disfrutar y recorrer su ciudad en espacios libres de motores.

Las calles abiertas se han desarrollado en el 35% de las comunas de la Región Metropolitana. Estas actividades han sido coordinadas generalmente con los municipios, la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), entre otros, para un adecuado funcionamiento.

ix. Reporte de Flujos Vehiculares y Medidas Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT)

1) Antecedentes generales

Durante el período estival 2026 se registró una disminución estacional en la demanda de movilidad, asociada a la reducción de actividades laborales y educativas, lo que se tradujo en menores niveles de flujo vehicular y condiciones operacionales más favorables en la red vial.

No obstante, con la reactivación de las actividades en el mes de marzo, se observa un deterioro en los indicadores de desempeño del sistema de transporte, evidenciado por:

- Incremento en los tiempos de viaje, producto del aumento en la demanda y mayores niveles de saturación en corredores estructurantes.
- Disminución de las velocidades operacionales, asociada a condiciones de flujo inestable y mayor interacción vehicular.

- Aumento en los niveles de congestión, particularmente en períodos punta y en intersecciones críticas de la red.
- Presencia de flujo inestable (stop & go).

En este contexto, para el año 2026 se incorpora un enfoque de gestión operacional orientado a la mitigación de emisiones contaminantes, reconociendo que las condiciones de circulación (tales como detenciones frecuentes, operación en régimen de baja velocidad y congestión) inciden directamente en el incremento de emisiones vehiculares. En consecuencia, las medidas implementadas por la UOCT buscan optimizar la eficiencia del sistema de tránsito, favoreciendo condiciones de flujo más continuo y estable, con el objetivo de contribuir a la reducción de emisiones atmosféricas y mejorar la calidad del aire.

a) Variaciones de tiempos de viaje entre marzo 2026 y marzo 2026

Cuadro 10 - Variaciones de tiempos de viaje entre marzo 2026 y marzo 2026.

Hora	04-mar-2025	10-mar-2026	Variación %
06:00 - 07:00	1,56	1,71	9,82%
07:00 - 08:00	2,16	2,54	19,25%
08:00 - 09:00	2,15	2,58	19,82%
09:00 - 10:00	1,89	2,09	10,45%

Fuente: SEREMITT RM.

La variación observada en los tiempos de viaje entre marzo de 2025 y marzo de 2026 evidencia un deterioro en las condiciones de operación de la red durante el período analizado (horario punta mañana). En términos específicos, se observa en marzo 2026 una

intensificación de la hora punta mañana, debido a un aumento de los viajes asociados a las actividades laborales y de educación, que generan mayores niveles de saturación en los principales ejes y nodos críticos.

El incremento sostenido en todos los intervalos horarios, incluyendo los de 06:00–07:00 horas (9,82%) y 09:00–10:00 horas (10,45%), sugiere una extensión temporal de los efectos de la congestión. Esto es indicativo de fenómenos de propagación de colas entre intersecciones, afectando incluso periodos tradicionalmente de menor demanda.

Desde el punto de vista ambiental, el aumento de tiempos de viaje está directamente asociado a:

- Mayor tiempo de operación en ralentí.
- Condiciones de detención y arranque frecuentes.
- Disminución de velocidades eficientes de circulación.

Lo anterior conlleva un incremento en los factores de emisión vehicular, reforzando la necesidad de implementar estrategias de gestión de tránsito orientadas a mejorar la fluidez y reducir la congestión.

b) Variaciones de Velocidad Operacional entre marzo 2025 y marzo 2026

Cuadro 11 - Variaciones de Velocidad Operacional [km/h] entre marzo 2025 y marzo 2026.

Hora	04-mar-2025	10-mar-2026	Variación %
06:00 - 07:00	38,70	35,39	-9%

Hora	04-mar-2025	10-mar-2026	Variación %
07:00 - 08:00	28,36	23,87	-16%
08:00 - 09:00	27,91	23,31	-16%
09:00 - 10:00	31,74	28,77	-9%

Fuente: SEREMITT RM.

La disminución de la velocidad operacional es coherente con el incremento de los tiempos de viaje previamente identificado, evidenciando una relación inversa directa entre ambas variables y confirmando una degradación en el nivel de servicio de la red vial, en el período de punta mañana.

Las mayores disminuciones se concentran en los períodos de 07:00-08:00 horas y 08:00-09:00 horas, coincidiendo con los mayores incrementos en tiempos de viaje. Esto refleja una operación en condiciones de alta densidad vehicular.

Desde el punto de vista ambiental, las velocidades más bajas implican mayor tiempo de utilización de la red, aumento de consumo de combustible y, como consecuencia, aumento de emisiones de contaminantes. Las Detenciones frecuentes generan mayores niveles de Material particulado (MP2.5), Óxidos de nitrógeno (NOx) y CO₂.

En este contexto, UOCT refuerza la necesidad de implementar medidas de gestión de tránsito orientadas a:

- Recuperar velocidades de operación más eficientes.
- Mejorar la continuidad de flujo.
- Reducir detenciones innecesarias.

Todo ello con el objetivo de optimizar el desempeño de la red y contribuir a la reducción de emisiones contaminantes.

c) Nivel de Congestión

Cuadro 12 - Porcentaje de Red Congestionada.

Hora	10-03-2026	07-10-2025	04-03-2025
06:00 - 07:00	0,066732595	0,16753099	0,115614745
07:00 - 08:00	3,363411966	2,141760422	1,412576541
08:00 - 09:00	4,933529719	3,852710006	2,011136964
09:00 - 10:00	1,673215764	1,531990462	0,912471178
10:00 - 11:00	0,853752266	1,03823309	0,616974841
11:00 - 12:00	0,827223611	0,890930855	0,806221031
12:00 - 13:00	0,881286456	0,888342694	1,062370319
13:00 - 14:00	1,377799387	0,987663389	1,142668902
14:00 - 15:00	0,622850667	0,703953679	0,627318743
15:00 - 16:00	0,934894624	0,930671374	0,566077248
16:00 - 17:00	1,258392944	1,281310414	0,755690676
17:00 - 18:00	1,859174289	2,216882682	1,509099224
18:00 - 19:00	3,274513867	3,570456137	2,865357022
19:00 - 20:00	2,069243811	2,296473018	2,096476341

Hora	10-03-2026	07-10-2025	04-03-2025
20:00 - 21:00	0,665293017	0,816079652	0,798058704
06:00 - 21:00	164%	155%	115%

Fuente: Datos obtenidos desde Waze.

De acuerdo a los datos validados para el año 2026 se observa una mayor extensión temporal e intensidad de la congestión. El indicador agregado muestra un aumento desde 11% (2025) a 16% (2026) en el periodo 06:00–21:00 horas, lo que representa un incremento relativo en la proporción de la red operando bajo condiciones congestionadas. Esto confirma una pérdida de eficiencia sistémica a nivel de red.

La intensificación en la hora punta mañana refleja una mayor presión sobre la infraestructura en los periodos de máxima demanda, con un aumento en la probabilidad de operación en régimen saturado. Se consolida así un escenario donde la red no logra absorber eficientemente los flujos punta.

La aparición de congestión en periodos intermedios (valle) sugiere una homogeneización de la congestión a lo largo del día, reduciendo la diferencia entre periodos punta y valle, fenómeno asociado a una demanda más constante y a una red con menor capacidad de recuperación.

Si bien durante la punta tarde algunos valores muestran leves disminuciones respecto del año 2025, se mantienen en niveles elevados, indicando que la red continúa operando en condiciones exigidas durante un periodo prolongado. Además, destaca el aumento en el periodo de 16:00–17:00 horas, de 1,28% a 2,54%, evidenciándose una anticipación de la hora punta tarde.

Como conclusión, el análisis conjunto de tiempos de viaje, velocidades operacionales y porcentajes de congestión evidencia un deterioro en el desempeño de la red vial en 2026 respecto del 2025. Se observa una red más exigida, con mayor duración e intensidad de la congestión, especialmente en los períodos punta.

2) Indicadores de Operación de la Red Estructurante de la Región Metropolitana de Santiago, Periodo Punta Mañana, con fuente de datos Waze

Antecedentes sobre Velocidades Operacionales y Tiempos de Viaje, elaboración y análisis de estadísticas de tiempos de viaje y velocidades operacionales en la Región Metropolitana, comparando escenarios de períodos críticos con condiciones normales de circulación.

a) Tiempos de Viaje

A continuación, se presenta un registro de los tiempos de viaje comparando el martes 10 de marzo de 2026 con el 04 marzo de 2025 y el 7 de octubre de 2025 (día normal), seleccionados como días representativos para ambos años, y de acuerdo a los datos con los que cuenta esta Unidad. La información muestra, en lo general para la red vial estructurante de la Región Metropolitana, un escenario de tiempos de viaje mayores que el año 2025, especialmente en el período punta mañana.

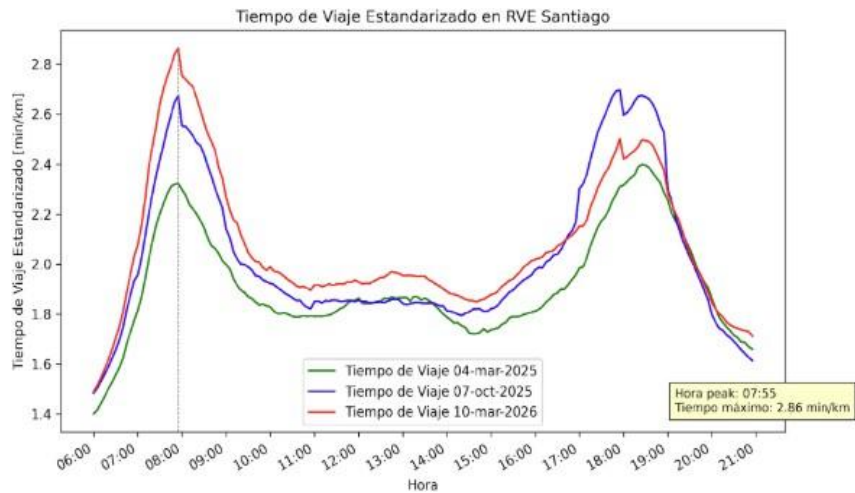


Figura 14 - Comparación de tiempos de viaje.

b) Velocidades de Operación

A continuación, se presenta un registro de las velocidades medias de operación comparando el martes 10 de marzo de 2026 con el 04 marzo de 2025 y el 07 de octubre de 2025 (día normal del año):

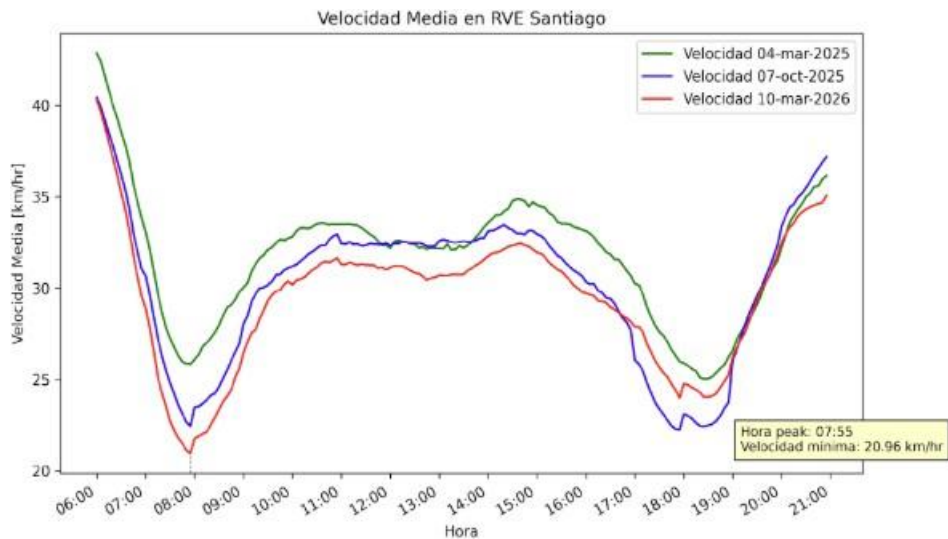


Figura 15 - Velocidades medias de operación.

Respecto de las velocidades medias, se observa también una disminución de las velocidades medias en marzo de 2026, coherente con el aumento de los tiempos de viaje y de los niveles de congestión observados principalmente en el período punta mañana.

c) Porcentajes de Congestión

El siguiente gráfico muestra el porcentaje de congestión de la red vial estructurante de la Región Metropolitana respecto al total de su red vial, para los mismos días considerados en los análisis anteriores:

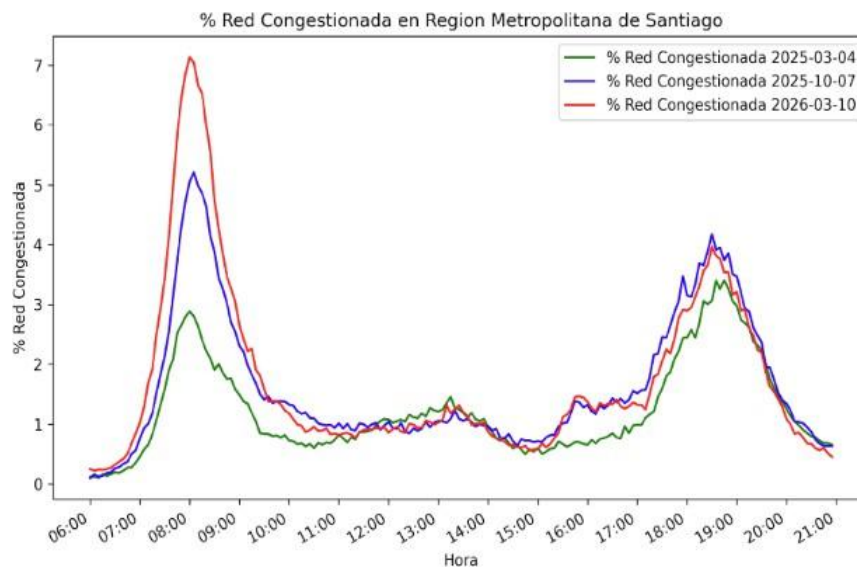


Figura 16 - Porcentaje de congestión de la red vial.

Según se observa, la congestión de la red vial estructurante de la RM para el segundo martes de marzo de 2026, en el período punta mañana, es mayor que la registrada en un día tipo de marzo de 2025 y en octubre de 2025. En el caso de la punta tarde, los niveles de congestión registrados en marzo de 2026 son similares a los de un día normal de 2025 (día 7 de octubre).

Asimismo, el análisis permite concluir que el comportamiento de la congestión en la red vial estructurante es muy similar en los distintos días analizados, existiendo un período punta mañana y un período punta tarde bastante diferenciados del resto del día y siendo marzo, claramente, un mes crítico.

d) Niveles de congestión por comunas

Esta información permite focalizar la implementación de medidas en aquellas comunas donde se concentra una mayor generación de emisiones asociadas al transporte. En este contexto, las comunas con mayores niveles de congestión serán priorizadas para la aplicación de intervenciones específicas, tales como la optimización de la operación semafórica, la gestión de accesos y la priorización del transporte público.

#	comuna	Promedio %Red Congestionada
1	Providencia	10.61
2	Santiago	5.5
3	Ñuñoa	3.96
4	Las Condes	3.7
5	Pirque	3.69
6	Calera de Tango	3.3
7	La Reina	3.03
8	Vitacura	2.92
9	San Miguel	2.44
10	Independencia	2.3

Comunas con mayor presencia de vías congestionadas de la Region Metropolitana de Santiago.

El índice de congestión se obtiene calculando el total de largos de congestión por comuna y normalizando por el largo total de la vialidad de la comuna.

Fuente: Waze

NOTA: La información base de los datos es proporcionada por la plataforma Waze y procesada por el Área de Big Data de SIT- UOCT. Para el análisis se han considerado días con los que se contó con datos válidos.

3) Objetivos de Gestión 2026

Optimizar la operación de la red vial, con el propósito de reducir los tiempos de viaje de los usuarios, mejorar las velocidades operacionales y en consecuencia minimizar las emisiones contaminantes asociadas al transporte.

4) Medidas Operacionales Actuales

a) Gestión Semafórica Adaptativa

Implementación de las siguientes medidas:

- Ajuste en tiempo real de las programaciones de semáforos (ciclos, repartos y desfases), con el objeto de mitigar problemas generados por incidentes o situaciones de congestión derivadas del mayor flujo vehicular.
- Implementación y ajuste de planes de sincronismo semafórico en corredores de la red vial, orientados a optimizar la progresión vehicular (flujo continuo), reducir detenciones innecesarias y mejorar la continuidad de flujo en ejes estructurantes.
- Aplicación de compuertas en la red vial, orientadas a la regulación y dosificación de flujos vehiculares en accesos y corredores críticos, con el fin de evitar la sobrecarga de ejes estructurantes y mejorar las condiciones de operación del sistema.
- Focalizar la implementación de medidas de gestión de tránsito y reducción de emisiones en zonas críticas de la Región Metropolitana contando con un ranking de comunas según niveles de congestión vehicular.
- Análisis de tiempos de viaje, velocidades operacionales medias y niveles de congestión en la red estructurante de la RM, con el objeto de obtener los períodos del día donde se concentra la mayor utilización de las vías y las comunas más críticas por periodo.

b) Priorización del Transporte Público

- Monitoreo del desplazamiento de los buses en vías exclusivas y en general en los ejes principales de la ciudad.
- Coordinación permanente con el Centro de Monitoreo de Buses, orientada a la reducción de tiempos de detención en zonas críticas de la ciudad.

c) Monitoreo y Control en Tiempo Real, a través del uso de

- Cámaras UOCT.
- Uso de Plataformas digitales como Waze y Google Maps.
- Dashboards de concentración de congestiones en tiempo real y ranking de congestiones críticas de la RM.

d) Gestión de Incidentes

- Supervisión en línea del estado de los semáforos y reporte inmediato a empresas mantenedoras y municipios en caso de fallas.
- Detección temprana de incidentes, vehículos detenidos, accidentes y otras contingencias viales.
- Coordinación con Carabineros, Municipios, Metro y centros de control de concesiones urbanas para la gestión de incidentes que afectan la operación de la red vial básica. Asimismo, se han establecido convenios de colaboración con centros de vigilancia municipales -como Conchalí, Lo Barnechea y Santiago- que permiten el intercambio de imágenes para fortalecer el monitoreo y facilitar una gestión oportuna de la red semafórica. Adicionalmente, comunas como Las Condes mantienen coordinación permanente con la Sala de Control UOCT para ajustar programaciones frente a eventos que impactan la movilidad.

- Difusión de información en tiempo real a los usuarios a través del sitio web Transporte Informa y cuenta de Twitter “@TTISantiago”, sobre contingencias e incidencias en la red vial, estado de los semáforos, trabajos en la vía pública u otros incidentes de relevancia para los distintos usuarios.
- Comunicación permanente con el Centro de Monitoreo de Buses (CMB) de situaciones viales que afecten negativamente el desplazamiento de los buses, ya sean semáforos apagados y/o defectuosos o cualquier incidencia que altere el normal desplazamiento de los recorridos y/o saturación de paraderos.
- Revisión constante de ranking de congestiones recurrentes en línea, con el objeto de realizar gestión y seguimiento, para contribuir a mejorar las situaciones presentadas con los recursos que posee esta Unidad.

5) Medidas a ser Implementadas en Episodios Críticos

a) Episodios Críticos (Preemergencia o Emergencia)

- Implementación de planes especiales de operación en redes semaforizadas críticas, mediante el ajuste de programaciones en intersecciones afectadas por el adelantamiento del período punta mañana y el desplazamiento del período punta tarde. Esta medida se sustenta en análisis históricos de operación, que evidencian que, ante la ocurrencia de episodios críticos, se producen variaciones en los patrones de movilidad, particularmente en los horarios de salida y retorno de los viajes domiciliarios. Para el caso de fines de semana, y considerando la menor demanda sobre la red vial, las modificaciones a las programaciones semafóricas se aplican de manera focalizada y sólo cuando las condiciones operacionales así lo requieren.
- Refuerzo de monitoreo operacional de los buses por vías exclusivas y en los ejes principales de la ciudad y constante coordinación con CMB.

- Entrega y difusión de Información relativa al episodio crítico a través de redes sociales, sitio web Transporte Informa y servicio telefónico.
- Reporte de variaciones de tiempos de viaje y velocidades operacionales en la ciudad para autoridades y prensa especializada.
- Priorización de la gestión semafórica en Ejes Ambientales y vías alternativas donde se desvían los flujos.
- Trabajo de planificación previo a períodos críticos ambientales.

b. Restricción Vehicular

Conforme a lo dispuesto en los Art, 120 a 123 del D.S. N° 31/2016, que Establece Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana de Santiago (PPDA), será el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la SEREMITT RM, quien diseñará, dispondrá e implementará, un Plan de gestión de Tránsito, durante el periodo de **Gestión de Episodios Críticos (GEC)**, que definirá las fechas, horarios, zonas, perímetros especiales y excepciones a la aplicación de las mismas.

Sobre la base de lo anterior, se debe disponer una prohibición de circulación de vehículos motorizados, desde el día **1 de mayo de 2026 y hasta el 31 de agosto del mismo año**, de conformidad con las siguientes tipologías, días, horarios, perímetros especiales y condiciones:

- Automóviles, station wagons y similares, sin sello verde, cualquiera sea su último dígito de su placa patente y, motocicletas y similares de años anteriores al 2002;** de lunes a viernes, excepto festivos, entre las 7:30 y las 21:00 horas, en el área interior del perímetro delimitado por el anillo Américo Vespucio.

- ii. **Automóviles, station wagons y similares, sin sello verde, motocicletas y similares de años anteriores al 2002;** fuera del perímetro delimitado por el anillo Américo Vespucio, pero dentro de la Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto, de lunes a viernes, excepto festivos, entre las 7:30 y las 21:00 horas, según su último dígito de placa patente, conforme a un calendario semanal, que para este año se establece con la siguiente secuencia:

Cuadro 13 - Restricción vehicular permanente automóviles, station wagons y similares, sin sello verde, motocicletas y similares de años anteriores al 2002.

ÚLTIMOS DÍGITOS PLACA PATENTE ÚNICA SIN SELLO VERDE				
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
6-7-8-9	0-1-2-3	4-5-6-7	8-9-0-1	2-3-4-5

- iii. **Buses de transporte privado remunerado de pasajeros, buses interurbanos y rurales sin sello verde,** dentro de la Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto, de lunes a viernes, excepto festivos, entre las 10:00 y las 16:00 horas, según su último dígito de placa patente, conforme al calendario semanal señalado en el literal ii) anterior.
- iv. **Vehículos de transporte de carga sin sello verde,** en el área interior del perímetro delimitado por el anillo Américo Vespucio, de lunes a viernes, excepto festivos, entre las 10:00 y las 18:00 horas, según su último dígito de placa patente, conforme al calendario semanal contenido en el literal ii) anterior.
- v. **Automóviles, station wagons y similares con sello verde,** inscritos en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados antes del 1 de septiembre del año 2011, de lunes a

viernes, excepto festivos, entre las 7:30 y las 21:00 horas, dentro de la Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto, según su último dígito de placa patente, conforme al siguiente calendario:

Cuadro 14 - Restricción vehicular permanente automóviles, station wagons y similares, con sello verde.

ÚLTIMOS DÍGITOS PLACA PATENTE ÚNICA AUTOMÓVILES Y SIMILARES				
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
8 - 9	0 - 1	2 - 3	4 - 5	6 - 7

- vi. **Motocicletas y similares**, inscritos en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados antes del 1 de septiembre de 2010; de lunes a viernes, excepto festivos, entre las 7:30 y las 21:00 horas, dentro de la Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto, según su último dígito de placa patente, conforme al siguiente calendario:

Cuadro 15 - Restricción vehicular permanente motocicletas y similares.

ÚLTIMOS DÍGITOS PLACA PATENTE ÚNICA MOTOCICLETAS Y SIMILARES				
Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
8 - 9	0 - 1	2 - 3	4 - 5	6 - 7

Las prohibiciones señaladas anteriormente no regirán respecto de los siguientes vehículos:

- a) Vehículos que ingresen a la Provincia de Santiago y comuna de San Bernardo y Puente Alto, utilizando las vías que conforman las rutas o ejes que a continuación se indican, siempre que acrediten esta circunstancia por cualquier medio.

Norte – Sur (ambos sentidos):

1. Av. Presidente Eduardo Frei Montalva – Manuel Rodríguez – Viel – JJ Prieto – Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez (Autopista Central).
2. Av. Presidente Eduardo Frei Montalva – Av. Apóstol Santiago - Joaquín Walker Martínez – Coronel Robles – Av. Padre Hurtado – Av. General Velásquez – Av. Cerrillos – Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez (Autopista Central).

Sur – Norte (ambos sentidos):

1. Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez - JJ Prieto – Viel - Manuel Rodríguez – Av. Presidente Eduardo Frei Montalva (Autopista Central).
2. Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez – Av. General Velásquez - Coronel Robles – Av. Padre Hurtado - Joaquín Walker Martínez – Av. Apóstol Santiago – Av. Presidente Eduardo Frei (Autopista Central).

Norte – Costa (Ruta 68):

1. Av. Presidente Eduardo Frei Montalva (Autopista Central) – Av. Circunvalación Américo Vespucio (Autopista Vespucio Norte) – Ruta 68.

Norte – Costa (Autopista del Sol):

1. Av. Presidente Eduardo Frei Montalva (Autopista Central) – Av. Circunvalación Américo Vespucio (Autopista Vespucio Norte) – Autopista del Sol.

Sur – Costa (Ruta 68):

1. Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez (Autopista Central) – Av. General Velásquez – Av. Circunvalación Américo Vespucio (Autopista Vespucio Sur) – Av. Circunvalación Américo Vespucio (Autopista Vespucio Norte) - Ruta 68.

2. Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez (Autopista Central) - JJ Prieto - Viel - Manuel Rodríguez - Costanera Norte - Ruta 68.

Sur - Costa (Autopista del Sol):

1. Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez (Autopista Central) - Av. General Velásquez - Av. Circunvalación Américo Vespucio (Autopista Vespucio Sur) - Autopista del Sol.

Sur - Costa Ruta 78 (Acceso Sur a Santiago):

1. Av. Presidente Jorge Alessandri Rodríguez (Autopista Central) - Autopista Acceso Sur a Santiago - Av. Circunvalación Américo Vespucio (Autopista Vespucio Sur) - Autopista del Sol.

Nor - Oriente (Acceso Nor-Oriente a Santiago)

1. Acceso Nor-Oriente - Enlace Centenario (sector Puente Centenario)- Costanera Norte - Autopista Los Libertadores - Av. Circunvalación Américo Vespucio (Autopista Vespucio Norte).

Sur Norte (Acceso Sur a Santiago)

1. Ruta 5 sur - Acceso Sur - Cardenal Raúl Silva Henríquez (ex Serena) - Av. Circunvalación Américo Vespucio.
- b) Vehículos pertenecientes a Carabineros de Chile, Investigaciones, Cuerpo de Bomberos, y Gendarmería de Chile, los móviles adscritos al Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, que se encuentren desempeñando labores de control, los vehículos de uso municipal asignados a cumplir labores de apoyo a la función policial, siempre que se encuentren debidamente identificados y, los vehículos estatales

a que alude el artículo 1,- del Decreto-Ley N° 799, de 1974, sobre uso y circulación de vehículos estatales.

- c) Ambulancias de instituciones fiscales o de establecimientos particulares.
- d) Vehículos importados por personas con discapacidad o por personas jurídicas sin fines de lucro, de conformidad con el artículo 48 de la ley N° 20.422.
- e) Vehículos que presten habitualmente servicios para centros de rehabilitación, hospitales, clínicas u otros centros de salud, para el transporte de personas enfermas o con discapacidad, lo que deberá solicitar y acreditar el centro de salud respectivo.
- f) Vehículos de uso particular que deban destinarse en forma habitual al transporte de personas determinadas que padezcan enfermedades que, en razón de sus tratamientos o controles, deban concurrir frecuentemente a centros de salud, lo que deberá acreditarse detalladamente en la certificación del médico tratante o del centro de salud respectivo.
- g) Vehículos de uso particular que sirvan de único medio de transporte para una persona con discapacidad, lo que deberá acreditarse mediante la credencial de inscripción en el Registro Nacional de la Discapacidad.
- h) Vehículos a gas que cumplan con el D.S. N° 55/98, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y que posean revisión técnica autorizando su circulación con ese tipo de combustible.

- i) Vehículos destinados habitualmente por empresas o instituciones relacionadas con la protección de la salud, para prestar directamente servicios de asistencia, consulta o rescate médico, lo que deberá solicitar y acreditar la empresa o institución correspondiente.
- j) Vehículos que presten servicio para la Comisión Chilena de Energía Nuclear en el abastecimiento de material radiactivo a hospitales y clínicas.
- k) Coches mortuorios.
- l) Vehículos pertenecientes a canales de televisión que se encuentren debidamente equipados con antenas transmisoras para realizar contactos en directo.
- m) Vehículos autorizados a circular como parte de proyectos experimentales aprobados por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.
- n) Vehículos con motor eléctrico puro o híbridos.
- o) Vehículos destinados a la recolección de basura.
- p) Vehículos que presten servicios de transporte público remunerado de pasajeros, salvo buses rurales e interurbanos, sin sello verde, aludidos en el literal c) del numeral 1.- del Resuelvo.
- q) Vehículos de misiones diplomáticas, consulares y organizaciones internacionales que circulen con placas patente de gracia, otorgadas por el Ministerio de Relaciones

Exteriores, de color celeste con relieves en blanco, cuyo código alfanumérico esté compuesto de dos letras, seguido de cuatro números.

- r) Vehículos de transporte remunerado de escolares regidos por el D.S. N° 38, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- s) Vehículos de uso particular que deban destinarse al transporte de personas que tengan algún trastorno del espectro autista (TEA), de conformidad con la Ley 21.545 y que, en razón de dicha condición, no les resulte adecuado para su salud el utilizar medios de transporte público de pasajeros.

En caso de que la condición TEA no cuente con una calificación y certificación de discapacidad de conformidad con la ley 20.422, se deberá acreditar mediante un certificado o documento escrito, emitido por un médico habilitado, en el que conste el diagnóstico respectivo y, además, la mención expresa de que el uso de medios de transporte público de pasajeros no resulta adecuado para la condición de salud del beneficiario.

Se entenderá, para los efectos del presente Plan Operacional, que médico habilitado es aquel que se encuentra debidamente inscrito en el Registro Nacional de Prestadores Individuales de Salud, que lleva la Intendencia de Prestadores de Salud de la Superintendencia de Salud, de conformidad con el D.S. N° 16 de 2007, del Ministerio de Salud. Dicha inscripción solo podrá acreditarse mediante la certificación que otorga dicha Superintendencia.

c. Fiscalización del cumplimiento del D.S. N°100, de 1990, del Ministerio de Agricultura.

Respecto a la fiscalización del cumplimiento del D.S. N°100, de 1990, del Ministerio de Agricultura, la Corporación Nacional Forestal (CONAF), entregó los siguientes antecedentes:

1. Criterios de priorización de fiscalización:

La Corporación Nacional Forestal de la Región Metropolitana establecerá la priorización de las labores de fiscalización en el marco del Decreto Supremo N°100 de 1990, considerando criterios técnicos y territoriales que permitan focalizar los esfuerzos en aquellos sectores de mayor riesgo e incidencia de quemas agrícolas. En este contexto, los principales criterios de priorización corresponden a:

- Historial de ocurrencia de quemas agrícolas e infracciones asociadas.
- Sectores con mayor recurrencia de incendios forestales.
- Comunas y zonas rurales con uso intensivo del fuego.
- Denuncias ciudadanas recepcionadas por la Corporación.
- Condiciones meteorológicas desfavorables para la dispersión de contaminantes.
- Declaración de episodios críticos (alerta, preemergencia y emergencia).

2. Forma, modo e incremento de la fiscalización:

Durante el período de Gestión de Episodios Críticos, CONAF RM reforzará las labores de fiscalización mediante la focalización operativa de sus recursos humanos disponibles. Para estos efectos, se considera una dotación de 2 fiscalizadores dedicados exclusivamente a labores de fiscalización, quienes desarrollarán funciones en terreno priorizando zonas previamente definidas y de 1 profesional encargado de la administración y uso del fuego a nivel regional.

Las acciones de fiscalización se ejecutarán mediante actividades de regulación y uso del fuego, tales como patrullajes preventivos, difusión e información de la normativa vigente

respecto a la prohibición del uso del fuego, y citaciones según corresponda, a partir de la detección en terreno o la atención de denuncias. Estas acciones se intensificarán durante los períodos de declaración de episodios críticos, fortaleciendo la presencia institucional en dichos eventos. Además, dentro de las labores del personal se encuentra la entrega de información a los distintos usuarios de comunas agrícolas sobre alternativas al uso del fuego.

Por otro lado, el Servicio Agrícola Ganadero de la Región Metropolitana tendrá la siguiente programación de actividades:

Cuadro 16 - Programa de actividades del SAG.

Oficina	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Total
Metropolitana	-	2	1	1	2	6
Maipo	1	-	1	1	1	4
Talagante	2	2	2	2	-	8
Melipilla	-	1	1	1	1	4
Total	3	5	5	5	4	22

d. Fiscalización del cumplimiento del D.S. N° 18, de 2001, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El cumplimiento del D.S. N° 18/2001 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, es otra de las medidas contempladas en la gestión de episodios críticos. Dicha norma establece la prohibición de circulación de vehículos de transporte de carga, según antigüedad, al interior del Anillo Américo Vespucio y prohibición de circulación para estos vehículos por Av. Américo Vespucio, en el sector La Pirámide, específicamente en el tramo comprendido entre Av. El Salto y Av. Santa María, en horarios punta y sentidos definidos.

Esta medida es verificada en terreno por inspectores del Programa de Fiscalización de Transportes, infraccionando durante el 2025 a 21 camiones por incumplir esta medida.

A continuación, se muestra el resumen de las citaciones cursadas durante el período GEC del año 2025, a los vehículos de transporte de carga que infringieron el D.S. N° 18/2001 en la Región Metropolitana:

Cuadro 17 - Fiscalización de Transporte de Carga por D.S. N° 18/2001 en terreno 1° de mayo hasta el 31 de agosto del 2025.

MES	INFRACCIONES D.S. N° 18/2001
Mayo	2
Junio	6
Julio	5
Agosto	8
TOTAL PERIODO	21

Fuente: SIFTRA del Programa Nacional de Fiscalización de Transportes al 31-12-2025.

La División de Fiscalización de Transportes, durante el año 2026, mantendrá la fiscalización del D.S. N° 18 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con controles a esta normativa realizados en terreno por sus inspectores fiscales.

e. Control de Humos Visibles.

En las viviendas ubicadas fuera de la provincia de Santiago y de las comunas de Puente Alto y San Bernardo, sólo se permitirán humos visibles, provenientes de la operación de

artefactos de calefacción, durante un tiempo máximo de 15 minutos continuos, según metodología que establezca la SEREMI de Salud RM, Esta disposición se aplicará durante todo el día, entre 1 de mayo al 31 de agosto de cada año.

C.4) Medidas en Alerta ambiental

El **Artículo 121** del PPDA, establece que, desde el 1 de mayo al 31 de agosto de cada año, en situaciones de Alerta, previstas en el D.S. N° 59, de 1998, de MINSEGPRES y sus modificaciones, y en el D.S. N° 12, de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente y sus modificaciones, se aplicarán las siguientes medidas:

- a. Restricción vehicular.
- b. Prohibición de funcionamiento de todo tipo de artefactos de calefacción residencial que utilicen leña y otros derivados de la madera.
- c. Clases de educación física y actividades deportivas.
- d. Intensificación de la fiscalización.
- e. Reforzamiento del Programa de Aspirado y Lavado de Calles.

a. Restricción Vehicular en Alerta ambiental

Se hace presente que, en el caso de decretarse algún episodio de alerta ambiental, se aplicará la restricción permanente.

b. Prohibición de funcionamiento de todo tipo de artefactos de calefacción residencial que utilicen leña y otros derivados de la madera

No podrán funcionar los calefactores de uso residencial que utilicen combustibles sólidos, tales como leña, y otros derivados de la madera, excepto calefactores a pellet de madera, en toda la Región Metropolitana de Santiago. La fiscalización de esta medida y sanción en caso de incumplimiento, corresponderá a la SEREMI de Salud RM, conforme a sus atribuciones.

c. Clases de educación física y actividades deportivas

El Ministerio de Educación recomienda que, en los días de Alerta Ambiental, las clases de Educación Física no se suspendan, si no que modifiquen la intensidad de sus actividades, evitando esfuerzos de alta exigencia y abordando aquellos objetivos de aprendizaje y contenidos que no requieran un mayor consumo de oxígeno, idealmente realizándolas bajo techo.

d. Intensificación de la fiscalización

Los organismos competentes intensificarán con los medios disponibles las actividades de fiscalización que habitualmente realizan durante el periodo de GEC.

e. Reforzamiento del Programa de Aspirado y Lavado de Calles

El PPDA establece en su Capítulo IX: Control del Levantamiento de Polvo y Generación de Áreas Verdes, que una de las medidas estructurantes para el cumplimiento de las normas primarias de calidad ambiental es que *“El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (GORE) gestionará la obtención de recursos para la continuidad del Plan de Aspirado y Lavado de Calles, ampliando su cobertura y utilizando tecnología certificada para la recolección de polvo (Artículo 102)”*. En este contexto, el GORE ha informado que los servicios contratados para la ejecución del Programa de Aspirado y Lavado de Calles, en su cuarta versión, inició en

agosto 2019 y finalizó en septiembre de 2022, no existiendo continuidad de este servicio para el 2026.

Así mismo, se informa que para el periodo GEC 2026, y en relación a las medidas propuestas en el PPDA RM, vinculadas a los episodios críticos -establecidas en los artículos 121, 122 y 123-, estas no se ejecutarán debido a la ausencia de continuidad del servicio de Lavado y Aspirado de Calles.

Es importante destacar que el GORE, se encuentra trabajando en la implementación de las medidas indicadas en el artículo 99 “...el Gobierno Regional continuará con la meta de aumentar la dotación de áreas verdes, construcción de parques, plazas y masas de vegetación que rodean la cuenca de Santiago...”

Lo anterior, mediante financiamiento FNDR a proyectos municipales de construcción de parques y áreas verdes, así como por medio de acciones ejecutadas directamente por el Gobierno Regional a través de los programas *Brotar* y *Bosques de Bolsillo*, entre otros.

En relación con el artículo 103 “...gestionará la realización de estudios de factibilidad técnica y económica para la elaboración y ejecución de un programa de estabilización de bermas y bandejones de tierra...”, se informa que dicho estudio finalizó y sus resultados han sido incorporados en el proceso de actualización del PPDA RM, actualmente en curso.

C.5) Medidas en Preemergencia ambiental

El **Artículo 122** del PPDA, establece que, desde el 1 de mayo al 31 de agosto de cada año, en situaciones de Preemergencia, previstas en el D.S. N° 59, de 1998, de MINSEGPRES, y sus

modificaciones y en el D.S. N° 12, de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente y sus modificaciones, se aplicarán las siguientes medidas:

- a. Restricción vehicular.
- b. Paralización fuentes estacionarias.
- c. Prohibición de funcionamiento de todo tipo de artefactos de calefacción residencial que utilicen leña, pellet de madera y otros derivados de la madera.
- d. Clases de educación física y actividades deportivas.
- e. Intensificación de la fiscalización.
- f. Reforzamiento del programa de aspirado y lavado de calles.

a. Restricción Vehicular en Preemergencia ambiental

El siguiente cuadro resume la restricción vehicular en los casos de declaración de una Preemergencia ambiental.

Cuadro 18 - Restricción vehicular en Preemergencia Ambiental.

TIPO DE VEHÍCULO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	FIN DE SEMANA	HORARIO DIA DE SEMANA	HORARIO SÁBADO, DOMINGO Y FESTIVOS	PERÍMETRO RESTRICCIÓN
Automóviles, Station Wagons y similares, SIN SELLO VERDE Motocicletas y similares (**)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	Entre las 7:30 y las 21:00 hrs,	Entre las 7:30 y las 21:00 hrs	Sólo al interior del anillo Américo Vespucio
Automóviles, station wagons y similares, SIN SELLO VERDE, motocicletas y similares (**)	6-7-8-9 Más 2 dígitos aleatorios	0-1-2-3 Más 2 dígitos aleatorios	4-5-6-7 Más 2 dígitos aleatorios	8-9-0-1 Más 2 dígitos aleatorios	2-3-4-5 Más 2 dígitos aleatorios	6 dígitos aleatorios	Entre las 7:30 y las 21:00 hrs	Entre las 7:30 y las 21:00 hrs	Fuera de perímetro delimitado por Anillo Américo Vespucio, pero dentro de la

TIPO DE VEHÍCULO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	FIN DE SEMANA	HORARIO DÍA DE SEMANA	HORARIO SÁBADO, DOMINGO Y FESTIVOS	PERÍMETRO RESTRICCIÓN
									Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto
Buses de transporte privado de personas, buses interurbanos y rurales pasajeros, SIN SELLO VERDE	6-7-8-9 Más 2 dígitos aleatorios	0-1-2-3 Más 2 dígitos aleatorios	4-5-6-7 Más 2 dígitos aleatorios	8-9-0-1 Más 2 dígitos aleatorios	2-3-4-5 Más 2 dígitos aleatorios	6 dígitos aleatorios	Entre las 10:00 y las 16:00 hrs	Entre las 10:00 y las 16:00 hrs	Provincia de Santiago más las comunas de San Bernardo y Puente Alto
Vehículos de Transporte de Carga SIN SELLO VERDE	6-7-8-9 Más 2 dígitos aleatorios	0-1-2-3 Más 2 dígitos aleatorios	4-5-6-7 Más 2 dígitos aleatorios	8-9-0-1 Más 2 dígitos aleatorios	2-3-4-5 Más 2 dígitos aleatorios	4 dígitos aleatorios	Entre las 10:00 y las 18:00 hrs	Entre las 10:00 y las 18:00 hrs	Sólo al interior del anillo Américo Vespucio
Automóviles (excepto taxis en todas sus modalidades), Station Wagons y similares CON SELLO VERDE Inscritos en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados antes del 1 de septiembre del año 2011	Aplica restricción Permanente	Aplica restricción Permanente	Aplica restricción Permanente	Aplica restricción Permanente	Aplica restricción Permanente	NO TIENE	Entre las 07:30 y las 21:00 hrs	-	Provincia de Santiago más las comunas de San Bernardo y Puente Alto
Motocicletas y similares, Inscritos en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados antes del 1 de septiembre del año 2010	Aplica restricción Permanente	Aplica restricción Permanente	Aplica restricción Permanente	Aplica restricción Permanente	Aplica restricción Permanente	NO TIENE	Entre las 07:30 y las 21:00 hrs	-	Provincia de Santiago más las comunas de San Bernardo y Puente Alto

TIPO DE VEHÍCULO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	FIN DE SEMANA	HORARIO DÍA DE SEMANA	HORARIO SÁBADO, DOMINGO Y FESTIVOS	PERÍMETRO RESTRICCIÓN
Vehículos de transporte de carga CON SELLO VERDE	2 dígitos aleatorios	2 dígitos aleatorios	2 dígitos aleatorios	2 dígitos aleatorios	2 dígitos aleatorios	2 dígitos aleatorios	Entre las 10:00 y las 18:00 hrs	Entre las 10:00 y las 18:00 hrs	Sólo al interior del anillo Américo Vespucio

Fuente: SEREMITT RM.

Se hace presente que, en el caso de decretarse algún episodio de preemergencia ambiental, se sumaran dígitos de manera aleatoria tal como indica la tabla anterior.

b. Paralización fuentes estacionarias

Cuando se declare PREEMERGENCIA AMBIENTAL por la Delegación Presidencial de la Región Metropolitana de Santiago, deberán paralizar aquellos grandes establecimientos (definidos en el artículo 57 del PPDA) que no cumplan con: (i) la meta de reducción de emisiones, (ii) que no hayan reportado los antecedentes para verificar el cumplimiento de las metas anuales establecidas en sus respectivos planes de reducción, o (iii) que no cuenten con un plan de reducción de emisiones aprobado por la SEREMI MA RM. Dicha paralización de funcionamiento debe ser efectiva por 24 horas, a partir de las 00:00 hrs. del día de episodios crítico decretado por la Delegación Presidencial. Además, según establece el PPDA, deberán paralizar todas las fuentes estacionarias correspondientes a calderas, procesos con y sin combustión, y hornos panaderos, pertenecientes a los grandes establecimientos indicados en el siguiente listado.

Cuadro 19 – Listado de paralización de grandes establecimientos.

N°	RUT	GRAN ESTABLECIMIENTO	MOTIVO
-	-	-	-

Fuente: Res. Ex. N°1747 de 2026, de la Superintendencia del Medio Ambiente.

Por último, cabe señalar que los titulares de grandes establecimientos que no cuenten con un plan de reducción de emisiones, que no acrediten el cumplimiento de su meta de emisión de material particulado ante la Superintendencia del Medio Ambiente, o no hayan reportado los antecedentes para verificar el cumplimiento de las metas anuales establecidas en sus respectivos planes de reducción de emisiones de material particulado y que, por tanto, no es posible evaluar la reducción allí establecida, permanecerán en el presente listado mientras se mantengan en esa situación, lo que será evaluado por la Superintendencia del Medio Ambiente periódicamente. Los cambios en el listado de grandes establecimientos sujetos a paralización en episodios de preemergencia o emergencia ambiental serán publicados en el Diario Oficial, si los hubiera y para fines informativos, los primeros quince días de cada mes.

c. Prohibición de funcionamiento de todo tipo de artefactos de calefacción residencial que utilicen leña, pellet de madera y otros derivados de la madera

No podrán funcionar los calefactores de uso residencial que utilicen combustibles sólidos, tales como leña, pellet de madera y otros derivados de la madera, en toda la Región Metropolitana de Santiago. La fiscalización de esta medida y sanción en caso de incumplimiento, corresponderá a la SEREMI de Salud RM, conforme a sus atribuciones.

d. Clases de educación física y actividades deportivas

El Ministerio de Educación, en los días de Preemergencia Ambiental, recomienda que las clases de Educación Física no se suspendan, si no que restrinjan la intensidad de su ejecución, abordando aquellos objetivos de aprendizaje que impliquen un menor esfuerzo físico y un menor desplazamiento, tales como actividades de equilibrio, estabilidad, ejercicios funcionales y de manipulación, entre otros, realizándolas bajo techo.

e. Intensificación de la fiscalización

Los organismos competentes intensificarán con los medios disponibles las actividades de fiscalización que habitualmente realizan durante el periodo de GEC.

f. Reforzamiento del Programa de Aspirado y Lavado de Calles

El PPDA establece en su Capítulo IX: Control del Levantamiento de Polvo y Generación de Áreas Verdes, que una de las medidas estructurantes para el cumplimiento de las normas primarias de calidad ambiental es que *“El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (GORE) gestionará la obtención de recursos para la continuidad del Plan de Aspirado y Lavado de Calles, ampliando su cobertura y utilizando tecnología certificada para la recolección de polvo (Artículo 102)”*. En este contexto, el GORE ha informado que los servicios contratados para la ejecución del Programa de Aspirado y Lavado de Calles, en su cuarta versión, inició en agosto 2019 y finalizó en septiembre de 2022, no existiendo continuidad de este servicio para el 2026.

Así mismo, se informa que para el periodo GEC 2026, y en relación a las medidas propuestas en el PPDA RM, vinculadas a los episodios críticos -establecidas en los artículos 121, 122 y

123-, estas no se ejecutarán debido a la ausencia de continuidad del servicio de Lavado y Aspirado de Calles.

Es importante destacar que el GORE, se encuentra trabajando en la implementación de las medidas indicadas en el artículo 99 “...el Gobierno Regional continuará con la meta de aumentar la dotación de áreas verdes, construcción de parques, plazas y masas de vegetación que rodean la cuenca de Santiago...”

Lo anterior, mediante financiamiento FNDR a proyectos municipales de construcción de parques y áreas verdes, así como por medio de acciones ejecutadas directamente por el Gobierno Regional a través de los programas *Brotar y Bosques de Bolsillo*, entre otros.

En relación con el artículo 103 “...gestionará la realización de estudios de factibilidad técnica y económica para la elaboración y ejecución de un programa de estabilización de bermas y bandejones de tierra...”, se informa que dicho estudio finalizó y sus resultados han sido incorporados en el proceso de actualización del PPDA RM, actualmente en curso.

C.6) Medidas en Emergencia ambiental

El **Artículo 123** del PPDA, establece que, desde el 1 de mayo al 31 de agosto de cada año, en situaciones de Emergencia, previstas en el D.S. N° 59, de 1998, de MINSEGPRES y sus modificaciones, y en el D.S. N° 12, de 2011, del Ministerio del Medio Ambiente y sus modificaciones, se aplicarán las siguientes medidas:

- a. Restricción vehicular.
- b. Paralización fuentes estacionarias.

- c. Prohibición de funcionamiento de todo tipo de artefactos de calefacción residencial que utilicen leña, pellet de madera, y otros derivados de la madera.
- d. Clases de educación física y actividades deportivas.
- e. Intensificación de la fiscalización.
- f. Reforzamiento del programa de aspirado y lavado de calles.

a. Restricción Vehicular en Emergencia ambiental

El siguiente cuadro, resumen la restricción vehicular en los casos de declaración de una Emergencia ambiental.

Cuadro 20 – Restricción vehicular en Emergencia.

TIPO DE VEHÍCULO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	FIN DE SEMANA	HORARIO DIA DE SEMANA	HORARIO SÁBADO, DOMINGO Y FESTIVOS	PERÍMETRO RESTRICCIÓN
Automóviles, Station Wagons y similares, SIN SELLO VERDE Motocicletas y similares(**)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	0-1-2-3-4-5-6-7-8-9 (Todos los dígitos)	Entre las 7:30 y las 21:00 hrs,	Entre las 7:30 y las 21:00 hrs	Sólo al interior del anillo Américo Vespucio
Automóviles, station wagons y similares, SIN SELLO VERDE , motocicletas y similares (**)	6-7-8-9 Más 4 dígitos aleatorios	0-1-2-3 Más 4 dígitos aleatorios	4-5-6-7 Más 4 dígitos aleatorios	8-9-0-1 Más 4 dígitos aleatorios	2-3-4-5 Más 4 dígitos aleatorios	8 dígitos aleatorios	Entre las 7:30 y las 21:00 hrs	Entre las 7:30 y las 21:00 hrs	Fuera de perímetro delimitado por Anillo Américo Vespucio, pero dentro de la Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto

TIPO DE VEHÍCULO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	FIN DE SEMANA	HORARIO DIA DE SEMANA	HORARIO SÁBADO, DOMINGO Y FESTIVOS	PERÍMETRO RESTRICCIÓN
Buses de transporte privado de personas, buses interurbanos y rurales pasajeros, SIN SELLO VERDE	6-7-8-9 Más 4 dígitos aleatorios	0-1-2-3 Más 4 dígitos aleatorios	4-5-6-7 Más 4 dígitos aleatorios	8-9-0-1 Más 4 dígitos aleatorios	2-3-4-5 Más 4 dígitos aleatorios	8 dígitos aleatorios	Entre las 10:00 y las 16:00 hrs	Entre las 10:00 y las 16:00 hrs	Provincia de Santiago más las comunas de San Bernardo y Puente Alto
Vehículos de Transporte de Carga SIN SELLO VERDE	6-7-8-9 Más 4 dígitos aleatorios	0-1-2-3 Más 4 dígitos aleatorios	4-5-6-7 Más 4 dígitos aleatorios	8-9-0-1 Más 4 dígitos aleatorios	2-3-4-5 Más 4 dígitos aleatorios	6 dígitos aleatorios	Entre las 10:00 y las 18:00 hrs	Entre las 10:00 y las 18:00 hrs	Sólo al interior del anillo Américo Vespucio
Automóviles (excepto taxis en todas sus modalidades), Station Wagons y similares CON SELLO VERDE Inscritos en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados antes del 1 de septiembre del año 2011	Aplica restricción Permanente Más 2 dígitos aleatorios	Aplica restricción Permanente Más 2 dígitos aleatorios	Aplica restricción Permanente Más 2 dígitos aleatorios	Aplica restricción Permanente Más 2 dígitos aleatorios	Aplica restricción Permanente Más 2 dígitos aleatorios	4 dígitos aleatorios	Entre las 07:30 y las 21:00 hrs	Entre las 07:30 y las 21:00 hrs	Provincia de Santiago más las comunas de San Bernardo y Puente Alto
Motocicletas y similares, Inscritos en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados antes del 1 de septiembre del año 2010	Aplica restricción Permanente Más 2 dígitos aleatorios	Aplica restricción Permanente Más 2 dígitos aleatorios	Aplica restricción Permanente Más 2 dígitos aleatorios	Aplica restricción Permanente Más 2 dígitos aleatorios	Aplica restricción Permanente Más 2 dígitos aleatorios	4 dígitos aleatorios	Entre las 07:30 y las 21:00 hrs	Entre las 07:30 y las 21:00 hrs	Provincia de Santiago más las comunas de San Bernardo y Puente Alto
Vehículos de transporte de carga CON SELLO VERDE	4 dígitos aleatorios	4 dígitos aleatorios	4 dígitos aleatorios	4 dígitos aleatorios	4 dígitos aleatorios	4 dígitos aleatorios	Entre las 10:00 y las 18:00 hrs	Entre las 10:00 y las 18:00 hrs	Sólo al interior del anillo Américo Vespucio

Fuente: SEREMITT RM.

Se hace presente que, en el caso de decretarse algún episodio de emergencia ambiental, se sumaran dígitos de manera aleatoria tal como indica la tabla anterior.

b. Paralización fuentes estacionarias

Cuando se declare EMERGENCIA AMBIENTAL por la Delegación Presidencial de la Región Metropolitana de Santiago, deberán paralizar aquellos grandes establecimientos (definidos en el artículo 57 del PPDA) que no cumplan con: (i) la meta de reducción de emisiones, (ii) que no hayan reportado los antecedentes para verificar el cumplimiento de las metas anuales establecidas en sus respectivos planes de reducción, o (iii) que no cuenten con un plan de reducción de emisiones aprobado por la SEREMI MA RM. Dicha paralización de funcionamiento debe ser efectiva por 24 horas, a partir de las 00:00 hrs. del día de episodios crítico decretado por la Delegación Presidencial. Además, según establece el PPDA, deberán paralizar todas las fuentes estacionarias correspondientes a calderas, procesos con y sin combustión, y hornos panaderos, pertenecientes a los grandes establecimientos indicados en el siguiente listado.

Cuadro 21 - Resumen paralización fuentes estacionarias.

Nº	RUT	GRAN ESTABLECIMIENTO	MOTIVO
-	-	-	-

Fuente: Res. Ex. 1747 de 2026, de la Superintendencia del Medio Ambiente.

Por último, cabe señalar que los titulares de grandes establecimientos que no cuenten con un plan de reducción de emisiones, que no acrediten el cumplimiento de su meta de emisión de material particulado ante la Superintendencia del Medio Ambiente, o no hayan reportado los antecedentes para verificar el cumplimiento de las metas anuales establecidas en sus respectivos planes de reducción de emisiones de material particulado y que, por tanto, no es posible evaluar la reducción allí establecida, permanecerán en el presente listado mientras se mantengan en esa situación, lo que será evaluado por la Superintendencia del Medio Ambiente periódicamente. Los cambios en el listado de grandes establecimientos

sujetos a paralización en episodios de preemergencia o emergencia ambiental serán publicados en el Diario Oficial, si los hubiera y para fines informativos, los primeros quince días de cada mes.

c. Prohibición de funcionamiento de todo tipo de artefactos de calefacción residencial que utilicen leña, pellet de madera y otros derivados de la madera

No podrán funcionar los calefactores de uso residencial que utilicen combustibles sólidos, tales como leña, pellet de madera y otros derivados de la madera, en toda la Región Metropolitana de Santiago. La fiscalización de esta medida y sanción en caso de incumplimiento, corresponderá a la SEREMI de Salud RM, conforme a sus atribuciones.

d. Clases de educación física y actividades deportivas

El Ministerio de Educación, en los días de Emergencia Ambiental, recomienda que las clases de Educación Física no se suspendan, si no que adapten su contenido e intensidad, abordando aquellos objetivos de aprendizaje que impliquen un mínimo esfuerzo físico y baja exigencia cardiovascular, tales como hábitos posturales, actividades de motricidad fina y coordinación, entre otros. Estas actividades se deben realizar bajo techo, en una sala de clases, u otro espacio cerrado similar.

e. Intensificación de la fiscalización

Los organismos competentes intensificarán con los medios disponibles las actividades de fiscalización que habitualmente realizan durante el periodo de GEC.

f. Reforzamiento del Programa de Aspirado y Lavado de Calles

El PPDA establece en su Capítulo IX: Control del Levantamiento de Polvo y Generación de Áreas Verdes, que una de las medidas estructurantes para el cumplimiento de las normas primarias de calidad ambiental es que *“El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (GORE) gestionará la obtención de recursos para la continuidad del Plan de Aspirado y Lavado de Calles, ampliando su cobertura y utilizando tecnología certificada para la recolección de polvo (Artículo 102)”*. En este contexto, el GORE ha informado que los servicios contratados para la ejecución del Programa de Aspirado y Lavado de Calles, en su cuarta versión, inició en agosto 2019 y finalizó en septiembre de 2022, no existiendo continuidad de este servicio para el 2026.

Así mismo, se informa que para el periodo GEC 2026, y en relación a las medidas propuestas en el PPDA RM, vinculadas a los episodios críticos -establecidas en los artículos 121, 122 y 123-, estas no se ejecutarán debido a la ausencia de continuidad del servicio de Lavado y Aspirado de Calles.

Es importante destacar que el GORE, se encuentra trabajando en la implementación de las medidas indicadas en el artículo 99 *“...el Gobierno Regional continuará con la meta de aumentar la dotación de áreas verdes, construcción de parques, plazas y masas de vegetación que rodean la cuenca de Santiago...”*

Lo anterior, mediante financiamiento FNDR a proyectos municipales de construcción de parques y áreas verdes, así como por medio de acciones ejecutadas directamente por el Gobierno Regional a través de los programas *Brotar* y *Bosques de Bolsillo*, entre otros.

En relación con el artículo 103 *“...gestionará la realización de estudios de factibilidad técnica y económica para la elaboración y ejecución de un programa de estabilización de bermas y bandejonas*



de tierra...”, se informa que dicho estudio finalizó y sus resultados han sido incorporados en el proceso de actualización del PPDA RM, actualmente en curso.

D. PLAN COMUNICACIONAL

El Plan Comunicacional, tiene como finalidad informar oportuna y debidamente a la comunidad el Plan Operacional de la GEC, y de esta forma lograr un adecuado nivel de acatamiento de las medidas de restricción y promover conductas tendientes a reducir los niveles de exposición a contaminantes.

Objetivos

- ✓ Mantener a la ciudadanía informada sobre las medidas del PPDA que rigen en periodo GEC 2026.
- ✓ Posicionar al Delegado Presidencial RM y a los Seremis como voceros sectoriales (Medio Ambiente, Transportes, Salud, Agricultura, SMA, etc.) frente a los medios de comunicación y opinión pública.
- ✓ Comprometer a la ciudadanía en el cumplimiento de las medidas restrictivas en episodios críticos, para que sean y se sientan co-responsables en la Calidad del Aire de la Región Metropolitana.
- ✓ Conseguir que la comunicación e imagen institucional sea clara, transparente, rápida y veraz hacia los distintos grupos de interés.
- ✓ Establecer y mantener una estrecha y eficaz relación con los periodistas, dando oportuna respuesta a sus requerimientos profesionales, y realizando acciones que permitan obtener una opinión favorable del PPDA.
- ✓ Mantener actualizados el sitio Web Aire RM y las Redes Sociales de la Delegación Presidencial RM, Seremis RM y SMA (Facebook, X e Instagram)
- ✓ Generar el Plan Comunicacional GEC 2026 en conjunto con los servicios (Hitos Comunicacionales)

Público objetivo:

- Ciudadanía

- Líderes de Opinión
- Medios de Comunicación
- Establecimientos Educativos de la RM (Públicos, Privados o Subvencionados)
- Municipalidades y Servicios Públicos RM

Actividades

Hitos:

- ❖ Taller equipos prensa servicios RM GEC (21/04/2026)
- ❖ Lanzamiento GEC (Jueves 30/04, Cerro S. Cristóbal, 13:00 horas)
- ❖ Taller meteorólogos y periodistas (Mayo-Junio)
- ❖ Punto Prensa: 1er Episodio de Preemergencia (*)
- ❖ Punto Prensa: 1er Episodio de Emergencia (*)
- ❖ Punto Prensa: Programa de Fiscalización (a definir con servicios)
 - ✓ Salud (Calefactores a leña)
 - ✓ SMA (Grandes Establecimientos)
 - ✓ Transportes y Carabineros (Restricción Vehicular)
 - ✓ Agricultura + municipios (Quemas Agrícolas)
- ❖ Punto Prensa: Balance GEC 2026 (mes de agosto)

Plan de difusión:

- ✓ **Plataformas digitales**
(sitio Web Aire RM y sitios Delegación RM, Seremis RM y SMA)
- ✓ **Redes Sociales**
(Facebook, Instagram y X)
- ✓ **Banner Calidad del Aire**
(Instalar en sitios de Seremis, DP RM, DP Provinciales, SMA +Municipios)
- ✓ **Gestión de Medios**

(nacionales, provinciales y locales)

- **Agenda Medios (mayo-agosto)/Sectoriales**
 - ❖ Entrevistas Radiales
 - ❖ Entrevistas Portales Web
 - ❖ Entrevistas Medios Escritos
 - ❖ Entrevistas Canales
 - ❖ Columnas de Opinión
- **RRSS**
 - ❖ Pronóstico Calidad del Aire
 - ❖ Campaña PPDA-GEC (mayo-junio-julio-agosto)
 - ❖ Campaña Leña (mayo-junio-julio)
 - ❖ Notas prensa sectoriales (mayo-junio-julio-agosto)

Difusión Declaración de Calidad del Aire

De forma diaria, entre el 01 de mayo y el 31 de agosto del 2025, se informará a la comunidad sobre el Pronóstico de Calidad del Aire del día siguiente, mediante las siguientes acciones:

- Elaboración de la Declaración de Episodios Críticos:

Una vez analizados todos los datos, el equipo Calidad del Aire comunica a la Delegación Presidencial RM -a través de la Seremi del Medio Ambiente RM- el pronóstico del día siguiente, quien lo evalúa y da su visto bueno.

- Elaboración Comunicado de Prensa





En caso de decretarse un episodio crítico de contaminación, el equipo de Comunicaciones de la Seremi del Medio Ambiente RM elabora un comunicado para ser difundido a los medios.

- Actualización sitio web <http://airechile.mma.gob.cl/>.
- Actualización sitioweb <http://airerm.gob.cl/calidad-del-aire/>.

- Envío de correo electrónico a autoridades, establecimientos educacionales y municipios de la RM.
- Actualización en redes sociales

A continuación, se adjunta listado con las plataformas digitales que se utilizarán para informar a la ciudadanía acerca de las medidas contempladas en el periodo GEC.

Plataformas digitales

	Delegación Presidencial RM
	Seremi M. Ambiente RM
	http://airerm.mma.gob.cl/
	http://airechile.mma.gob.cl/
	Seremi M. Ambiente RM
	Delegación Presidencial RM
	Seremi MMA RM

E. PROGRAMA DE FISCALIZACIÓN

E.1) Coordinación

En el marco de lo dispuesto por el capítulo XII del PPDA RM, corresponde a la SMA dictar el programa de Fiscalización para la GEC de cada año. Dicho programa contiene las priorizaciones y estrategias de fiscalización de cada uno de los servicios participantes, a saber: i) SEREMITT RM, ii) SEREMI de Salud RM; y iii) Dirección Metropolitana de CONAF. Con los insumos que entregan los mencionados organismos, la SMA elabora una resolución que oficializa el programa, la cual es publicada en el diario oficial.

Como parte del seguimiento del programa, los distintos servicios deben informar semanalmente a la SMA, mediante formulario electrónico dispuesto para tales fines, el número de fiscalizaciones ejecutadas. Por otro lado, al término del periodo GEC, se elabora un informe consolidado con los resultados de la fiscalización.

E.2) Programa

a. Paralización de fuentes estacionarias pertenecientes a Grandes Establecimientos Industriales

De acuerdo con lo establecido en los artículos 122 b) y 123 b) del PPDA RM, la SMA debe disponer la paralización de las fuentes estacionarias pertenecientes a aquellos establecimientos catalogados como grandes establecimientos industriales definidos por el Ministerio del Medio Ambiente, de acuerdo con el listado público disponible en <https://airerm.mma.gob.cl/listado-de-grandes-establecimientos/>, en días con episodios críticos de preemergencia y emergencia ambiental. Para ello, publica un listado de paralización de los grandes establecimientos que: (i) no cumplan con sus metas anuales de emisión de material particulado (en adelante, "MP") presentadas en sus respectivos planes de reducción de emisiones; (ii) no hayan reportado todos los antecedentes necesarios para verificar el cumplimiento de sus metas anuales establecidas; y, (iii) no cuenten con un plan de reducción de emisiones de MP aprobado por la SEREMI MA RM.

En caso de episodios críticos de contaminación, de tipo preemergencia o emergencia ambiental, declarados por MP₁₀ y/o MP_{2,5}, los titulares de grandes establecimientos afectos a paralización, deberán reportar la o las variables operacionales que permitan verificar la medida de paralización asociada, en un módulo dispuesto para ello en el Sistema de Seguimiento Atmosférico (SISAT). Adicionalmente, se establecerá un sistema de turnos con funcionarios y funcionarias de la SMA, de manera de realizar fiscalizaciones dirigidas.

Considerando los recursos disponibles y atendida la capacidad de fiscalización, se tendrán presentes los siguientes criterios al momento de priorizar las fiscalizaciones:

- Se focalizará la fiscalización en fuentes que no acrediten reducción de emisiones ubicadas en comunas cuyas estaciones de monitoreo de calidad del aire presenten elevados índices de contaminación por MP.
- Se focalizará la fiscalización en grandes establecimientos que cuenten con fuentes de operación continua y permanente, respecto de algunos que operan solo ciertas horas al día y algunos días a la semana.
- Se focalizará la fiscalización en cordones industriales, es decir, comunas o sectores que concentren un mayor número de establecimientos incluidos en el listado de paralización.
- Se focalizará la fiscalización en aquellos establecimientos afectos a la medida de paralización que estén vinculados a denuncias y procesos sancionatorios.

b. Intensificación de medidas permanentes durante el periodo GEC

En días que no se decreta episodio crítico de contaminación ambiental, se intensificará la fiscalización a otras medidas permanentes dentro del PPDA RM:



- Mediante exámenes de información, se evaluará el cumplimiento de límites de emisión de MP, SO₂ y NO_x, en fuentes estacionarias que no pertenecen a grandes establecimientos, de acuerdo con lo establecido en los artículos 36, 38, 40, 43 y 47 del PPDA RM.
- Mediante inspecciones ambientales, se verificará el contenido de humedad de leña comercializada en locales de venta de leña, de acuerdo con lo establecido en el artículo 86 del PPDA RM.