

Eduardo Castillo Agurto

Presidente Nacional

Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile





COMISIÓN

Transportes y Telecomunicaciones

Senado de la República de Chile

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS, **Boletín 15140-15**, primer trámite constitucional.

Miércoles, 12 de Octubre de 2022



1. CONTEXTO Y REALIDAD DEL TRANSPORTE PUBLICO MENOR, PRESTADO CON TAXIS COLECTIVOS

- a) **Como es de público conocimiento**, a partir de la década de los años 80, a raíz de la crisis económica, comienzan a forjarse, con mucha aceptación por parte de la comunidad usuaria, **“Los Taxis Colectivos”**. Un invento chileno, muestra de la resiliencia constante de nuestro país ante las adversidades. **Rapidez, comodidad, plena seguridad y servicio personalizado son sus grandes atributos. Existiendo la actividad, desde Arica a Punta Arenas.**



TAXIS COLECTIVOS DEL PAÍS POR REGIONES

| REGIONES | COLECTIVO URBANO | | COLECTIVO RURAL | | Parque Regional | Antigüedad Promedio |
|---|------------------|---------------------|-----------------|---------------------|-----------------|---------------------|
| | Parque | Antigüedad Promedio | Parque | Antigüedad Promedio | | |
| Región de Tarapacá | 249 | 8,2 | 27 | 8,7 | 276 | 8,4 |
| Región de Antofagasta | 3799 | 7,1 | | | 3799 | 7,1 |
| Región de Atacama | 2137 | 6,5 | 156 | 6,1 | 2293 | 6,3 |
| Región de Coquimbo | 4656 | 6,5 | 475 | 5,5 | 5131 | 6,0 |
| Región de Valparaíso | 8075 | 6,4 | 1454 | 6,1 | 9529 | 6,3 |
| Región del Libertador Bernardo O'Higgins | 3271 | 6,1 | 1215 | 5,7 | 4486 | 5,9 |
| Región del Maule | 3006 | 6,4 | 417 | 6,7 | 3423 | 6,6 |
| Región del Bío Bío | 3601 | 6,8 | 49 | 6,1 | 3650 | 6,4 |
| Región de La Araucanía | 2517 | 6,5 | 23 | 6,7 | 2540 | 6,6 |
| Región de Los Lagos | 3683 | 6,3 | 25 | 7,0 | 3708 | 6,7 |
| Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo | 397 | 6,2 | | | 397 | 6,2 |
| Región de Magallanes y la Antártica Chilena | 1178 | 7,1 | | | 1178 | 7,1 |
| Región Metropolitana | 9572 | 6,9 | 4313 | 5,7 | 13885 | 6,3 |
| Región de Los Ríos | 1128 | 6,4 | 26 | 9,2 | 1154 | 7,8 |
| Región de Arica y Parinacota | 1926 | 8,6 | 219 | 8,7 | 2145 | 8,7 |
| Región de Ñuble | 1153 | 7,1 | 129 | 6,1 | 1282 | 6,6 |
| Total por Modalidad | 50348 | 6,7 | 8528 | 5,9 | 58876 | 6,3 |

FUENTE: Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros - Subsecretaría de Transportes

Actualización: 30 de Septiembre de 2022



“Estos servicios se encuentran plenamente regulados en todo Chile”, a través;

- Del decreto supremo 212, reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros, del ministerio de transportes y telecomunicaciones, cuya promulgación: 15-oct-1992 y publicación: 21-nov-1992.
- Y, adicionalmente por resolución exenta n° 2.127, de 3 de agosto de 2017, publicada el 13 de octubre de 2017, del ministerio de transportes y telecomunicaciones, en la Región Metropolitana se establece un perímetro de exclusión para servicios de taxi colectivo urbano, en área geográfica correspondiente a la provincia de Santiago y las comunas de Puente alto y San Bernardo, de las provincias Cordillera y Maipo, respectivamente.
- También, por artículo 8º del Decreto Supremo Nº 265 de 2005, del Ministerio de Relaciones Exteriores. Vehículos definidos para el TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA ENTRE TACNA Y ARICA.



- En el año 2009 en la ley 20.378 y luego en el año 2013 en la ley 20.696 se reconoce al Taxi Colectivo como transporte público menor, siendo considerando en el programa especial de renovación o modernización a través de los fondos FAR (solo algunas regiones, excepto en la RM), no incluyéndolo en plenitud.

En la actualidad NO Existe un reconocimiento concreto por parte del Estado de Chile a este tipo de servicio al no ser parte integral del sistema de transporte público de pasajeros con los beneficios y subsidios de otros modos de transporte, cuestión que las diversas autoridades de turno NO han asumido. Considerando que el 80 % del transporte público en Regiones es con taxis colectivos, y en la Región Metropolitana en la mayoría de las comunas periféricas (acercándolos a las estaciones de Metro, oficinas, lugares de trabajo y otros lugares de afluencia de público), existiendo un equilibrio entre los factores oferta y demanda. Siendo el Taxi Colectivo un servicio esencial para el desarrollo de las ciudades y traslado de la comunidad.



a) La INCLUSIÓN DEL TAXI COLECTIVO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO ES FUNDAMENTAL:

- Integración e inclusión en plenitud al taxi colectivo en el sistema de transporte público con subsidios que permitan su modernización y desarrollo como transporte menor, con la incorporación de tecnología y mejoramiento en infraestructura. Considerando el acceso y operación a todas las vías especiales y corredores segregados.

Debe EXISTIR IGUALDAD DE TRATO, Con una fiscalización efectiva que mitigue los efectos negativos de la conducta de la evasión en el transporte público mayor (la que afecta a todos los habitantes y usuarios del sistema).

Considerando , entre otros, los siguientes aspectos;

El contexto actual que vive el país, enfrentando desde Marzo de 2020 una pandemia causada por el brote del virus COVID-19, también llamado Coronavirus o 2019-NCOV, y las medidas sanitarias adoptadas, ha generado una crisis importante en el sector (propietarios, conductores, entidades prestadoras de los servicios) con serias complicaciones económicas, dejando sin el sustento principal, y en algunos casos único, de los hogares. Quedando la actividad en la vulnerabilidad absoluta. No se ha podido trabajar en forma normal desde octubre del año 2019. Agudizándose en el año 2020, situación que continúa ahora en el 2022.



Desde el estallido social, ha habido una precarización del sistema;

- ✓ La actividad opera con menos del 50% de las Flotas. Por falta de conductores y enfermedades producidas por la crisis sanitaria.
- ✓ Cerca del 40% paga sus compromisos económicos,
- ✓ Las cuotas a propietarios de parte de conductores están al mínimo, convirtiéndose en una relación de apoyo social más que comercial.
- ✓ Los pasajeros han disminuido
- ✓ Incertidumbre en la operación producto que se depende de múltiples factores diarios que permitan brindar un buen servicio (no existiendo seguridad si se puede o no brindar un servicio).
- ✓ Los combustibles siguen en Alza, superando el umbral de los \$1.300.-
- ✓ Las líneas sin recursos, terminales cerrados y las vías congestionadas.
- ✓ Falta de garantías en el uso de las vías especiales o exclusivas.
- ✓ En la RM la evasión del sistema Red es enorme, sin ver luces de solución. Más del 80% de las líneas de Colectivos no han recuperado su público usuario normal, a pesar de levantarse la cuarentena sanitaria (por el mismo problema de la evasión, sobre del 80% en las comunas de la periferia). Habiendo un significativo detrimento a los operadores del transporte público menor.



- ✓ La alta tasa de motorización existente en todas las ciudades del país. Congestionando las vías y disminuyendo la necesidad de transporte público, sin incentivos reales que permitan privilegiar el sistema (uso de corredores, vías especiales, vías exclusivas, flexibilización de vías a operar). Falta incentivar verdaderamente el uso del transporte público eficiente y seguro, permitiendo que los usuarios dejen de ocupar sus automóviles y privilegien el sistema.
- ✓ Aumento del Teletrabajo, lo que ha incidido en la baja de pasajeros que usan el sistema, en algunos sectores. El homeoffice implica que se puedan eliminar viajes mensuales. Naciendo paulatinamente la modalidad híbrida.
- ✓ La alta inseguridad en la operación, por la delincuencia.



- ✓ La alta informalidad que se ha producido en los distintos sectores del transporte (incentivada por el descontrol y desregulación de vehículos particulares prestando servicios de transporte público a través de Apps y paraderos informales en los principales centros comerciales y paraderos en la vía pública del país), con escasa fiscalización e inacción de la autoridad administrativa, permitiendo que las Apps colaborativas proliferen sin control alguno, perjudicando al sector y entregando inseguridad a la comunidad usuaria . No habiendo luces de solución en el proyecto de ley BOLETÍN N° 11.934-15 (Se incentiva las desregulación; no hay plazos acotados para equilibrar las exigencias con el sistema de alquiler, se incentiva el aumento sin control de la cantidad de vehículos a operar no existiendo el equilibrio e igualdad con el sistema regulado, no existe una identificación clara de los vehículos a operar como un distintivo en puertas o placa patente identificatoria. **Esperamos y solicitamos que la Cámara de Diputadas y Diputados rechace las indicaciones del Senado, y así se pueda generar una comisión mixta que permita enmendar el proyecto**, acudiendo a hacer justicia con el sector de alquiler, en sus distintas modalidades, y que pueda existir una igualdad y equilibrio en las atribuciones y exigencias).

Todo lo cual impide poder desarrollar la actividad con normalidad y proyectar a futuro. Siendo esencial incluir al Taxi Colectivo en plenitud en la ley de subsidios, con recursos permanentes para tarifas, desarrollo e infraestructura, y aumentando los recursos transitorios para el programa de modernización de flota. Avanzando hacia el cambio del modelo de negocio con un ecosistema robusto de acuerdo con la realidad de cada región.



a) NECESITAMOS DECIDIDAMENTE VUESTRO APOYO E INCIDIR ANTE EL EJECUTIVO:

- i. EL TAXI COLECTIVO** pueda ser incluido en plenitud en la ley 20.378, con subsidios permanentes, aumento del Fondo FAR para la modernización y gastos de operación de flota , con inclusión en plenitud de la RM, considerando indicaciones al afecto en el proyecto de ley Boletín 15140-15 ; siendo vital incluirlo en forma integral en el SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO con subsidios permanentes que permitan su modernización, integración y desarrollo como transporte menor, con la incorporación de tecnología y mejoramiento en infraestructura. (ello permitirá su recuperación, estabilidad y desarrollo en convivencia con el transporte público mayor). Avanzando sustancialmente en la capacitación y asesoramiento correspondiente de los operadores y microempresarios del sector, permitiendo que en cada Región y provincia se acuda a las particularidades y necesidades de la actividad en forma directa y efectiva, sin exclusión.

El Taxi Colectivo es parte del transporte público, siendo esencial en el movimiento de las ciudades, en especial, en horarios puntas y nocturnos en las poblaciones, aportando a la efectiva seguridad de los pasajeros).



ii. **Exista una mejora y permanencia del programa RENUEVA TÚ COLECTIVO, incluyendo la Región Metropolitana,** especialmente con tecnologías limpias. Incentivando desde la primera etapa de postulación el mejoramiento de las condiciones y calidad. Y, a la vez, desincentivando el endeudamiento innecesario con la entrega de los recursos desde el momento de la compra (la gran mayoría de los Gobiernos regionales entrega los recursos después de comprado el vehículo, y en muchos casos después de 6 a 12 meses. Teniendo los microempresarios que endeudarse financieramente con el pago de altos interés en el sistema).

iii. **Resolver las dificultades del Fondo de Apoyo Regional (“FAR”).** Actualmente, los gobiernos regionales están limitados al uso de estos fondos sólo para inversión y no para gasto. Lo anterior ha implicado que estos dineros sólo hayan sido invertidos en infraestructura –no necesariamente asociada a transporte- y cualquier otro proyecto que no suponga un gasto permanente.

Solo el 5% es ocupado para transporte, y el 95% en otras necesidades de la comunidad o decisiones de los GORE. Perjudicando, el desarrollo del transporte público en regiones, que esencialmente es prestado con taxis colectivos (perfectamente, en estos tiempos, se podrían dirigir recursos a subsidiar tarifas e infraestructura, con beneficios sustanciales y ahorros para comunidad en general).



2. PROYECTO DE LEY

El 29 de Junio de 2022, ingresa a la cámara de Diputadas y Diputados el **MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS**, Boletín 15140-15, primer trámite constitucional.

Es un proyecto de ley que define un nuevo marco de financiamiento para los sistemas de transporte público de regiones y la Región Metropolitana, que se traduce en una extensión de la vigencia de los subsidios transitorios establecidos en el artículo tercero transitorio de la ley N°20.378; aumentar el monto del subsidio permanente dispuesto en el artículo segundo del mismo cuerpo legal, además de ampliar a los sistemas de transporte público regional figuras que propenden a asegurar la continuidad operacional de éstos.

Fundamentándose por el Ejecutivo que; Una de las principales directrices del actual gobierno en materia de transporte público es la optimización de los servicios entregados a las y los habitantes de nuestro país. Lo anterior, pues el transporte público constituye una herramienta esencial para avanzar en el acceso continuo e igualitario de todos y todas a los servicios que se requieren para concretar proyectos individuales y colectivos, junto con satisfacer necesidades cotidianas en ámbitos tan amplios como los laborales, de educación, salud, abastecimiento, ocio o deporte.



- ✓ **Presentación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la sesión del 08 de Agosto de 2022, en la Comisión de Obras públicas, Transportes y Telecomunicaciones.**

Elementos de la propuesta del Ejecutivo para el transporte público colectivo menor

- 1) Establecer en la ley la posibilidad de que los fondos administrados por cada Gobierno Regional (FAR) puedan utilizarse en subsidiar la operación del transporte público colectivo menor.
- 2) Generar las modificaciones a la ley que garanticen la existencia de programas de renovación de vehículos (“Renueva tu Colectivo”) en todas las regiones de Chile sin excepción, incluyendo la Región Metropolitana.



Cuadro Comparativo

Viajes en transporte público mayor y menor, al 2022

| Ciudad | Viajes Bus 2022 | Viajes TxC 2022 | Distancia Promedio Bus | Distancia Promedio TxC |
|-------------------------|-----------------|-----------------|------------------------|------------------------|
| Arica | 67.061 | 81.836 | 3.062 | 3.151 |
| Iquique - Alto Hospicio | 111.025 | 137.502 | | |
| Antofagasta | 235.624 | 87.131 | 6.710 | 6.758 |
| Copiapó | 43.597 | 95.957 | 3.847 | 3.947 |
| Coquimbo - La Serena | 205.986 | 165.363 | 7.781 | 7.880 |
| Gran Valparaíso | 654.838 | 162.402 | 10.966 | 6.076 |
| Santiago | 2.547.183 | 589.924 | 6.495 | 3.890 |
| Rancagua | 67.908 | 86.519 | 3.208 | 2.947 |
| Chillán | 91.288 | 43.401 | 2.200 | 2.300 |
| Gran Concepción | 640.340 | 87.499 | 9.835 | 3.427 |
| Temuco | 282.286 | 82.397 | 4.625 | 3.688 |
| Valdivia | 108.402 | 73.760 | 5.700 | 4.100 |
| Osorno | 102.637 | 43.265 | 5.400 | 5.600 |
| Puerto Montt | 140.651 | 147.350 | 8.100 | 5.500 |
| Punta Arenas | 52.536 | 24.788 | 3.100 | 4.500 |

Fuente MTT



- ✓ INDICACIONES AL PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS BOLETÍN 15140-15.

Se valora la indicación y el compromiso DEL EJECUTIVO en incluir al taxi colectivo como transporte publico menor , y de un nuevo marco de financiamiento más permanente a través de una ley larga. Permitiendo, en primera instancia, incluir al taxi colectivo en los gastos asociados a la operación o para la adquisición de bienes y servicios necesarios para la operación. Pero, Como esta inclusión se refiere al fondo FAR, considera los taxis colectivos de las regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto (34 comunas con 9572 taxis Colectivos urbanos involucrados, una vez más, no son considerados. Siendo los más afectados en la región por la competencia en desigualdad de condiciones).

Por lo tanto, Solicitamos se ingrese o reponga en el Senado, la indicación necesaria para hacer justicia a esta inequidad y avanzar hacia una política de transporte publico integral, con igualdad de trato. Siendo necesario que también se modifique el artículo tercero transitorio de la ley N°20.378, eliminándose en el inciso primero la frase final “, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto”. O bien, otra indicación que incluya al taxi colectivo de toda las provincias de la Región Metropolitana en el Fondo FAR . Ello permitirá que todos los taxis colectivos de Chile, sin exclusión, puedan acceder al beneficio contemplado en el fondo FAR. Y así la indicación presentada por el Ejecutivo en la Cámara de Diputados será más integral.



Considerando;

El Artículo Tercero Transitorio de la ley 20.378 indica. - Autorízase la disposición, entre los años 2012 y 2022, de un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por hasta \$360.000.000 miles anuales, por sobre el monto señalado en el artículo 2º de la presente ley. Asimismo, autorízase un aporte especial adicional al monto anterior, el que podrá ser de hasta \$120.000.000 miles el año 2015, 2016, 2017 y de \$260.000.000 miles desde el año 2018 hasta el 2022. El monto resultante de la suma del aporte especial y del aporte especial adicional se podrá reajustar de la misma forma que el monto establecido en el artículo 2º. El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del aporte especial y del aporte especial adicional, se dividirá en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.



Por lo tanto, por su intermedio, sugerimos al Ejecutivo:

- a) Que pueda presentar una indicación que Modificase el artículo tercero transitorio de la ley N°20.378 en el siguiente sentido: **Elimínese en el inciso primero la frase final “, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto”**. Ello permitirá reparar la injusticia ocasionada con los taxis colectivos del área urbana de la RM.

- a) También, se incluya en el Subsidio de apoyo regional FAR, a los Taxis Colectivos definidos para el TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA ENTRE TACNA Y ARICA, por el artículo 8º del Decreto Supremo N° 265 de 2005, del Ministerio de Relaciones Exteriores..



Estimada Senadora y Estimados Senadores, es fundamental vuestro apoyo en el reconocimiento efectivo del taxi colectivo como parte integral del transporte público a nivel nacional, accediendo a los beneficios y bondades del sistema, con subsidios permanentes a las entidades prestadoras de los servicios y microempresarios. Apostar al fortalecimiento del transporte menor, especialmente en crisis, no sólo significa mejorar la calidad de vida de los habitantes, sino que también a través de ello, apoyar a miles de microempresarios y trabajadores del sector. En una competencia en igualdad de condiciones, cuya integración debiese concretarse con acciones tangibles y específicas.





MUCHAS GRACIAS

