

Santiago, 12 de Octubre de 2022

Señora
Presidenta
Comisión Transportes y Telecomunicaciones
Honorable Senado de la República de Chile
Senadora Ximena Órdenes Neira
Presente.

De nuestra consideración,

La Confederación de Taxis Colectivos y Transporte menor de Chile CONTTRAMEN, y también en representación de La Federación de Taxis Colectivos de la Provincia Cordillera FESICOR, El Consejo Nacional de Taxis Colectivos de Chile CNTCH, La asociación gremial de Taxis Colectivos de Maipú El CONQUISTADOR, y La Federación de Taxis Colectivos de La Comuna de La Florida FESIF, se dirige respetuosamente a Ud. y por su intermedio a los honorables Senadores integrantes de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado de la república de Chile, con el propósito EXPONER Y SOLICITAR vuestro decidido y valioso apoyo exponer sobre el PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS BOLETÍN 15140-15, en segundo trámite constitucional (Senado), a la vez vuestro decidido y valioso apoyo:

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.

b) 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 home office 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 Nº 11.934-15 (Se incentiva la 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.

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.

c) 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.**
- 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).

d) EN RESUMEN

Desde la creación de la ley N° 20.378, publicada el 5 de septiembre de 2009, en la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, los recursos del subsidio han contribuido a conformar un sistema de transporte público integrado en términos físicos, operacionales y tarifarios que se compone por **los buses, el metro y el tren suburbano tramo Alameda-Nos**. Excluyendo los Taxis Colectivos de las 32 comunas de la provincia de Santiago , más San Bernardo y Puente Alto de las provincia del Maipo y Cordillera respectivamente . 34 comunas con 9631 taxis Colectivos urbanos involucrados.

1. Santiago	18. El Bosque
2. Conchalí	19. La Cisterna
3. Huechuraba	20. La Pintana
4. Independencia	21. San Ramón
5. Quilicura	22. Lo Espejo
6. Recoleta	23. Pedro Aguirre Cerda
7. Renca	24. San Joaquín
8. Las Condes	25. San Miguel
9. Lo Barnechea	26. Cerrillos
10. Providencia	27. Estación Central
11. Vitacura	28. Maipú
12. La Reina	29. Cerro Navia

13. Macul	30. Lo Prado
14. Ñuñoa	31. Pudahuel
15. Peñalolén	32. Quinta Normal
16. La Florida	33. San Bernardo, Provincia del Maipo
17. La Granja	34. Puente Alto, Provincia Cordillera.

En forma posterior, gracias a la presión parlamentaria se creó el fondo FAR (o ley espejo), que ha permitido a buses, y taxis buses a subsidiar tarifas en zonas con perímetro de exclusión. Y la Ejecución de un programa especial mediante el cual los Gobiernos Regionales están facultados para convocar a un proceso de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses. Este proceso debe considerar la compra de los buses, minibuses, trolebuses y taxibuses usados, debiendo disponer su destrucción y conversión en chatarra. Asimismo, los Gobiernos Regionales pueden convocar a programas de modernización del transporte público mayor y **taxis colectivos**, en su calidad de transporte público menor, destinados a la incorporación de tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos de seguridad o calidad y eficiencia en beneficio de los usuarios (programa Renueva tú Colectivo).

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, Los Taxis colectivos que operan en la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, están excluidos del subsidio FAR

De no ser considerados, se estaría vulnerando el principio de igualdad de trato e inclusión.

Es muy importante señalar, por otra parte,

- Como es de público conocimiento, desde el año 2019 hasta la fecha nuestro país ha enfrentado situaciones de emergencia que han hecho necesario adoptar medidas extraordinarias por parte de la autoridad sanitaria, lo cual ha tensionado el transporte público menor desde un punto de vista financiero. Actualmente, las tarifas del sistema de transporte público menor en la gran mayoría de las

regiones del país han provocado una importante diferencia entre las tarifas que deben ser enteradas para mantener la viabilidad financiera de los sistemas y aquellas que son efectivamente pagadas por los usuarios.

- Adicionalmente, existen ingresos que han dejado de ser percibidos por los efectos; del aumento del parque automotriz, la evasión en el transporte mayor, la informalidad de las aplicaciones tecnológicas, el trabajo remoto producto de la emergencia sanitaria, incidiendo directamente en la demanda de transporte público menor.
- A su vez, las estimaciones inflacionarias, el alza del U\$, las constantes alzas de los combustibles, sumada la compleja situación política internacional, han impactado en el aumento de los precios de los insumos necesarios para la operación del transporte público menor, generando un aumento en sus costos de operación.
- El impacto financiero sobre el transporte público menor proviene de un escenario multifactorial que afecta de forma inminente la provisión del servicio. Así, los valores tarifarios por debajo del equilibrio, la disminución de la demanda, la informalidad, la evasión, la inflación, el aumento de costos de operación y el alza del precio internacional del petróleo constituyen un escenario de estrechez financiera, además de la alta incertidumbre a la que estos factores están sujetos. Tales factores y su impacto en el sistema de transporte público menor sólo podrían ser solventados por medio de subsidios permanentes para gasto asociado a la operación, tarifa, para la adquisición de bienes y servicios necesarios para tal operación.
- Hay que resolver las dificultades que ha encontrado el transporte público menor para utilizar los recursos 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.

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.

- ✓ **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.

Cabe señalar que:

Con el rechazo, el día 27 de Septiembre de 2022, en el pleno de la cámara de Diputadas y Diputados, de la indicación del Ejecutivo, aprobada en la comisión de Hacienda, se perjudico directamente al Taxi Colectivo de la provincia de Santiago, las comunas de Puente Alto y San Bernardo. La cual señalaba;

“Con todo, el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago podrá utilizar los recursos asignados del Fondo de Apoyo Regional Metropolitano para invertir hasta un 60% de esos recursos en proyectos de interés regional dentro de la totalidad del territorio que abarca la Región Metropolitana.”

Indicándose que se trataría de una duplicidad de recursos para la región (fondos permanentes y subsidio especial o de apoyo regional), en desmedro de las zonas rurales u otras regiones. NO dándose cuenta de que debiera provocarse en este punto una diferenciación entre el transporte público mayor y menor en la Región Metropolitana, ya que solo el mayor recibe los fondos permanentes a través de los buses de Transantiago.

Por lo tanto, entendiendo parte de la lógica, se debiera presentar o reponer una indicación en el Senado que incluya a todos los taxis colectivos de la Región Metropolitana (incluida la provincia de Santiago, las comunas de

Puente Alto y San Bernardo) en el fondo de apoyo regional. Ello permitirá que todos los taxis colectivos de Chile, sin exclusión, puedan acceder al beneficio contemplado en el fondo FAR.

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”**. U otra indicación que incluya lo solicitado. Ello permitirá reparar la injusticia ocasionada con los taxis colectivos del área urbana de la RM.
- b) 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, 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 (Propietarios y Conductores). 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.

Atentamente, esperando una buena acogida, y decidido apoyo,

CONTRAMEN c.o.
Confederación de Taxis Colectivos y Transportes Menor de Chile
Reg. Min. Ecinomía: 4235
Rut: 65.049.834 - 8
Cel: 9.7654631
contramem@gmail.com



EDUARDO CASTILLO AGURTO
Presidente CONTRAMEN