



CREA UN PROGRAMA ESPECIAL DE REGULACIÓN PARA TAXIS COLECTIVOS, EN SU CALIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO MENOR, CON FOMENTO A LA INCORPORACIÓN DE TECNOLOGÍAS EN LA OPERACIÓN Y APRUEBA METODOLOGÍA PARA SU IMPLEMENTACIÓN.

VISTO: Lo dispuesto en el Decreto Ley N° 557, de 1974, del Ministerio del Interior; el D.F.L. N° 279, de 1960 y el D.F.L. N° 343, de 1953, ambos del Ministerio de Hacienda; la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, N° 18.575, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado; la Ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; el Decreto Supremo N° 145, de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Ley N° 21.640, de Presupuesto de Ingresos y Gastos del Sector Público para el año 2024; el Decreto Supremo N° 4, de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que Reglamenta el Programa de Apoyo al Transporte Regional; la Resolución Exenta N° 8, de 2022, del Ministerio de Energía; la Resolución N° 7 de 2019, de la Contraloría General de la República; y demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1. Que, el año 2009 se publicó la Ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, reconociendo -a través de un texto legal- la relevancia que tiene el transporte público de manera transversal para las personas, actividades y zonas de nuestro país. En ese mismo sentido, el propio mensaje de dicha ley, recoge esta idea, señalando que: *"El transporte público remunerado de pasajeros es un servicio que*

influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Esta influencia no sólo se observa y determina en aquellas condiciones del transporte de pasajeros, como son los tiempos de desplazamiento, los tiempos de espera, las capacidades de transporte, sino que, además, es un factor determinante en el presupuesto de cada hogar y de cada persona que utiliza este medio a lo largo del territorio nacional”.

2. Que, el artículo 5° de la Ley N° 20.378 establece un Programa de Apoyo al Transporte Regional, cuyo detalle se encuentra regulado en el Decreto Supremo N° 4 de 2010, citado en el Visto.

En este sentido, desde la entrada en vigencia de la Ley N° 20.378, se han implementado una serie de Programas y proyectos en el marco del mencionado artículo, entre los que se encuentran: subsidios al transporte público remunerado en zonas aisladas, subsidios al transporte escolar, subsidios orientados a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país, subsidios que promuevan el transporte público en las zonas extremas del país, subsidios a servicios de transporte público marítimo, lacustre y fluvial prestados con naves menores destinados exclusivamente al transporte de pasajeros, Programas de fomento a la electromovilidad del transporte público mayor y otros Programas tendientes a promover el transporte público, la seguridad o la educación vial.

En definitiva, el Programa de Apoyo al Transporte Regional ha sido una importante herramienta para mejorar los niveles de transporte público, en aspectos tales como conectividad, acceso y calidad de servicio, contribuyendo así a mejorar la calidad de vida de todos los usuarios.

3. Que, es interés prioritario del Estado que el transporte público de pasajeros sea preferido por los ciudadanos debido a sus ventajas en términos del uso del espacio vial, uso de la energía y capacidad de movilización. En este sentido, promover la movilidad en transporte público implica – entre otras cosas– establecer niveles de calidad y eficiencias mínimos aceptables para la oferta de los servicios y organizar todas las acciones necesarias para que los sistemas cumplan con al menos ese nivel deseado. Entre los elementos más importantes que definen la calidad de servicio de los sistemas de transporte público se encuentran, por ejemplo, la antigüedad y estándar de los vehículos, la disponibilidad y preparación del personal de conducción y la confiabilidad de los servicios en términos del cumplimiento de sus planes de operaciones.

4. Que, según datos del Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en adelante RNSTP, considerando los servicios rurales y urbanos de transporte público en buses y taxis colectivos, este último modo representa el 72% de la flota total, y al considerar específicamente el tipo de servicio urbano, su participación aumenta al 83% de la flota total vigente en el año 2023. Además, este modo es altamente relevante en las ciudades pequeñas y medianas del país, pudiendo en algunos casos superar al transporte público mayor y, en algunas ciudades, llegar a ser el único medio de transporte público. Por todo lo precedente es relevante promover un estándar mínimo de calidad de servicio mediante la incorporación de tecnologías en la operación y promover, a través de incentivos, la renovación por vehículos de cero o baja emisión.

5. Que, a su vez, la Estrategia Nacional de Electromovilidad, aprobada mediante la Resolución Exenta N° 8, de 18 de febrero de 2022, del Ministerio de Energía, está impulsando una serie de medidas para potenciar su implementación en todo el país, y que tienen como objetivo, fomentar la entrada de tecnologías cero emisión y facilitar su posterior masificación, con el fin de mejorar el transporte público existente y dotar a las regiones de un servicio de transporte de alto estándar y bajo impacto ambiental, mejorando las condiciones de movilidad y calidad de vida de los usuarios, por lo que se debe considerar también como parte de este cambio a taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, generando incentivos para lograrlo.

6. Que, en atención a las consideraciones expuestas, mediante el presente acto se crea el **“Programa Especial de regulación para taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, con fomento a la incorporación de tecnologías en la operación”**, en conformidad y aplicación de la figura residual *“...otros Programas que favorezcan el transporte público”*, a que se refiere el artículo 5° de la Ley N° 20.378; estableciéndose además las consideraciones técnicas, metodológicas y demás requeridas en el marco de la Ley N° 20.378 para la distribución de recursos entre proyectos, su implementación y operación.

En efecto, el artículo 2° del Decreto Supremo N° 4 de 2010, de esta Cartera de Estado, señala que este Ministerio, *“...implementará el Programa, determinando directamente por región para cada una de las categorías mencionadas en el artículo anterior, los proyectos de subsidio que corresponde ejecutar, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social”*; siendo para tales efectos necesario el establecimiento de una metodología, la que se aprueba mediante el presente acto.

RESUELVO:

1° CRÉASE el **“Programa Especial de regulación para taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, con fomento a la incorporación de tecnologías en la operación”**, en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional establecido en el artículo 5° de la Ley N° 20.378.

2° DETERMÍNASE como área de posible aplicación e implementación del Programa Especial referido precedentemente, las zonas geográficas contempladas en los artículos 3°, literal b) y 4° de la Ley N° 20.378, en las que su población sea igual o inferior a 30.000 habitantes y donde el transporte público mayor no esté disponible o sea insuficiente, esto es que no existe regulación en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de la ley N° 18.696, o que operen bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, o bien, el artículo 5° de la ley 20.378 o si no existe regulación, la capacidad del transporte público mayor de la zona sea inferior a un 20% de la demanda estimada de viajes. Lo anterior, deberá estar contenido en un Informe técnico elaborado por la Secretaría Regional correspondiente.

3° APRUÉBASE la siguiente metodología de implementación del **“Programa Especial de regulación para taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, con fomento a la incorporación de tecnologías en la operación”**, que se detalla a continuación.

METODOLOGÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL “PROGRAMA ESPECIAL DE REGULACIÓN PARA TAXIS COLECTIVOS, EN SU CALIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO MENOR, CON FOMENTO A LA INCORPORACIÓN DE TECNOLOGÍAS EN LA OPERACIÓN”

1) Contexto general

Es interés prioritario del Estado que el transporte público de pasajeros sea preferido por los ciudadanos debido a sus ventajas en términos del uso del espacio vial, uso de la energía y capacidad de movilización.

Promover la movilidad en transporte público implica –entre otras cosas– establecer niveles de calidad y eficiencias mínimos aceptables para la oferta de los servicios y organizar todas las acciones necesarias para que los sistemas cumplan con al menos ese nivel deseado. Entre los elementos más importantes que definen la calidad de servicio de los sistemas de transporte público se encuentran, por ejemplo, la confiabilidad de los servicios en términos del cumplimiento de sus planes de operaciones, la disponibilidad y preparación del personal de conducción y la antigüedad y estándar de los vehículos.

Según datos del RNSTP considerando los servicios rurales y urbanos de transporte público en buses y taxis colectivos, este último modo representa el 72% de la flota total, y al considerar específicamente el tipo de servicio urbano, su participación aumenta al 83% de la flota total vigente en el año 2023. Además, este modo es altamente relevante en las ciudades medianas y pequeñas del país, pudiendo en algunos casos superar al transporte público mayor y, en algunas ciudades, llegar a ser el único medio de transporte público. Por lo que es relevante promover regulaciones que aseguren un estándar mínimo de calidad de servicio, mediante la incorporación de tecnologías en la operación y fomentar, a través de incentivos, la renovación por vehículos de cero o baja emisión.

En ese marco, mejorar el estándar de operación requiere replantear los modelos de negocio asociados a la prestación de servicio, de manera de incluir regulaciones a taxis colectivos que permitan alcanzar dicho propósito, mejorando la calidad de los servicios y otorgando certeza a los usuarios respecto a la operación de aquellos.

Junto a lo anterior y considerando la Estrategia Nacional de Electromovilidad¹, aprobada mediante la Resolución Exenta N° 8, de 18 de febrero de 2022, del Ministerio de Energía, a través de la cual se están impulsando una serie de medidas para potenciar su implementación en todo el país, y que tienen como objetivo, fomentar la entrada de estas tecnologías cero emisión y facilitar su posterior masificación, con el fin de mejorar el transporte público existente y dotar a las regiones de un servicio de transporte de alto estándar y bajo impacto ambiental, mejorando las condiciones de movilidad y calidad de vida de los usuarios, es que se debe considerar también, como parte de este programa, incentivos para fomentar el cambio a taxis colectivos de cero o baja emisión, en su calidad de transporte público menor.

¹ Disponible en: https://energia.gob.cl/sites/default/files/estrategia-nacional-electromovilidad_ministerio-de-energia.pdf.

Por otro lado, el artículo 5° de la Ley N° 20.378, que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, establece que *“En las mismas zonas contempladas en los artículos 3°, literal b), y 4°, podrán destinarse recursos de subsidio, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social (...) y a otros Programas que favorezcan el transporte público, la seguridad o la educación vial”*. Es en este ámbito en que se establece el siguiente Programa Especial de regulación para taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, con fomento a la incorporación de tecnologías en la operación, en adelante indistintamente “el Programa”.

2) **Objetivos**

El Programa busca incentivar la mejora en el estándar y calidad de los servicios de taxis colectivos –en la medida que estén destinados a un uso masivo por parte de la población– mediante la incorporación de tecnologías en la operación, otorgando certeza a los usuarios respecto a la operación, en las regiones del país, a través de:

- i) Incorporación de un sistema de Localización Automática de Vehículos, GPS o similar, instalado y en funcionamiento en los vehículos, lo que permitirá realizar monitoreo de cumplimiento de horarios, frecuencias, y recorridos, en la prestación de servicio de taxis colectivos.
- ii) Incorporación de los vehículos a la App Red Regional, permitiendo a los usuarios acceder a información oportuna del estado del sistema de transporte de la zona, planificar viajes, entre otras.
- iii) Incentivos a la incorporación de medios de pago electrónico y subsidio por rebaja tarifaria si así corresponde.
- iv) Incentivos a la incorporación de vehículos de cero o baja emisión, según lo definido en la presente Resolución.
- v) Evaluación de nuevos modelos de negocio, asociados a la prestación de servicio de taxis colectivos.
- vi) Establecimiento de convenios de colaboración, con instituciones públicas y, o privadas, para la implementación del Programa.
- vii) Generación de información relevante para la implementación de futuros proyectos de mayor escala.

3) **Definiciones**

Para los efectos de este Programa, se entenderá por:

- a) **Piloto regulatorio:** zona geográfica que contenga un conjunto de vías donde operen taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor, donde se aplique el presente Programa. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de un acto administrativo, establecerá las exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como, requerimientos tecnológicos, horarios, frecuencias, regularidad,

antigüedad, estructuras tarifarias, entre otros. A su vez, definirá los montos de subsidio asociados y los incentivos a la correcta operación y a la incorporación de vehículos de cero o baja emisión.

- b) **Vehículo de cero o baja emisión:** vehículo con cero o baja emisión de CO₂, considerando dentro de este grupo al Vehículo Eléctrico, Vehículo Híbrido, Vehículo Híbrido Recargable, Vehículo Eléctrico de Rango Extendido, Vehículo Celda de Combustible y cualquier otra tecnología de cero emisión existente o implementada en el futuro.
- c) **Vehículo Eléctrico:** es aquel vehículo motorizado, con un motor eléctrico como único medio de propulsión.
- d) **Vehículo Híbrido:** es aquel vehículo motorizado, impulsado por un grupo de motores, como mínimo un motor eléctrico o un motor-generador eléctrico y un motor de combustión interna.
- e) **Vehículo Híbrido Recargable:** es aquel vehículo motorizado, impulsado por un grupo de motores, como mínimo un motor eléctrico o un motor-generador eléctrico y un motor de combustión interna, y que permite cargar de energía eléctrica desde una fuente externa.
- f) **Vehículo Eléctrico de Rango Extendido:** es aquel vehículo motorizado, impulsado exclusivamente por energía eléctrica, que cuenta con un motor de combustión interna para proveer energía eléctrica al sistema de almacenamiento.
- g) **Vehículo Celda de Combustible:** es aquel vehículo eléctrico, con una pila de combustible y una máquina eléctrica como convertidores de la energía de propulsión.
- h) **RNSTP:** Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, regulado en el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- i) **Responsable de servicio:** Persona natural o jurídica, autorizada para prestar el servicio de transporte público remunerado de pasajeros, mediante taxis colectivos y que se encuentra inscrita en el RNSTP.
- j) **Servicio:** servicio de transporte público remunerado de pasajeros, mediante taxis colectivos, realizado por un responsable de servicio, con una flota de vehículos, para un determinado recorrido, debidamente autorizado, desde un origen y hasta un destino definido.
- k) **Proveedor de energía:** En los casos en que se considere un centro de carga público o en terminales, diferente al cargador residencial, corresponde a la entidad cuyo objeto es la provisión de energía para la carga eléctrica de las baterías de los vehículos y operación del centro de carga, con el objetivo de permitir la correcta operación de los vehículos según el plan de operaciones establecido.
- l) **Cargador residencial:** Dispositivo instalado en los domicilios particulares de los propietarios o conductores del vehículo que presta el servicio, para realizar la carga de la batería.
- m) **Ministerio:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

4) **Modalidad para determinar la zona geográfica**

El Ministerio podrá determinar zonas geográficas donde implementar el Programa, previa elaboración de un Informe Técnico del respectivo Secretario(a) Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, en que se justifique la necesidad local de realizar un piloto regulatorio para taxis colectivos y que, en su argumento, considere, al menos, los siguientes criterios:

- 1) Zonas geográficas con una población igual o inferior a 30.000 habitantes.
- 2) Zonas geográficas en donde los servicios vigentes de transporte público mayor remunerado de pasajeros no estén disponibles, o bien, sean insuficientes, según se define a continuación:

$$Q_{STPM} \leq 20\% \text{ Viajes}_{laboral}$$

Donde:

Q_{STPM} = Capacidad del sistema de transporte público mayor de la zona geográfica de interés, que se determinará como el producto de la flota por la capacidad de los vehículos, según la siguiente formula:

$$Q_{STPM} = \sum_{i=1}^n B_i K_i$$

En la cual:

B_i = Flota total de los vehículos tipo i , de la zona geográfica de interés.

K_i = Número de plazas promedio del vehículo tipo i , de la zona de interés.

n = Cantidad de tipos de vehículos que componen el sistema de transporte público mayor de la zona de interés.

$\text{Viajes}_{laboral}$ = Cantidad de viajes estimados, que se producen en un día laboral, en la zona de interés. Los cuáles serán determinados, según la información disponible de movilidad, o bien, en caso de no contar con mediciones de movilidad, según parámetros de la población de la zona de interés, considerando datos del último Censo disponible, publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas o el organismo que lo reemplace.

- 3) Incorporación de tecnologías en la operación y un plan de trabajo que considere la pertinencia de evaluar e implementar, en caso que corresponda, la provisión de medios de pago electrónicos, en el piloto regulatorio.
- 4) Criterios de impacto y, o rentabilidad social, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N°4, de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, pudiendo considerarse variables tales como: el número estimado de beneficiarios, la mejora en la calidad del servicio, la mejora en parámetros medioambientales, u otros.

Para cada zona geográfica determinada en la que se implemente el presente Programa, se dictará un acto administrativo del Ministerio, en el que se establecerán las exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas; tales como: requerimientos tecnológicos, horarios, frecuencias, regularidad, antigüedad, estructuras tarifarias, entre otros. A su vez, definirá los montos de subsidio asociados, los incentivos para el cumplimiento de las exigencias y para la incorporación de vehículos de cero o baja emisión.

5) Características del contrato

Los pilotos regulatorios establecidos por este mecanismo, podrán tener una vigencia máxima de 24 meses, prorrogable por hasta 12 meses adicionales.

La tecnología a bordo, exigencias y las variables operacionales, tarifarias, de recorrido, entre otros, se deberán definir en un contrato a suscribir entre el Ministerio y el Responsable de servicio seleccionado.

Finalmente, los pilotos regulatorios deberán contemplar la entrega al Ministerio de informes periódicos, de acuerdo al formato y requerimientos que establezca por resolución el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; los que deberán contener, entre otros aspectos, el detalle de los resultados de la operación, problemáticas, factores críticos de éxito, costos, y situación de los conductores, con el fin de generar información relevante para la implementación de futuros proyectos en otras zonas.

4°. PUBLÍQUESE el presente acto administrativo íntegramente en el sitio web (<http://www.dtpr.gob.cl>) y en extracto el Diario Oficial.

Distribución:

SUBTRANS – OFICINA DE PARTES



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

987107

E3120/2024