



ANT.: Resolución N° 1.053, de 17 abril de 2024, de la H. de Diputadas y diputados.

MAT.: Solicitud de fiscalización del transporte informal, además de mejorar las condiciones del transporte público a nivel nacional.

**DE: JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

**A: SR. GASPAR RIVAS SÁNCHEZ
PRIMER VICEPRESIDENTE DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS**

Junto con saludar cordialmente, y en el contexto del requerimiento efectuado mediante el **ORD. (D.J.L) N° 667**, de fecha 14 de mayo de 2024, en el que pone en conocimiento la Resolución N° 1053, de fecha 17 de abril de 2024, de la Cámara de Diputadas y Diputados, solicitando la fiscalización y sanción del transporte informal, además de mejorar las condiciones del sistema de transporte público a nivel nacional en los términos que se mencionan a continuación.

1.-En relación al plan de fiscalización y tolerancia cero con el transporte de pasajeros informal a nivel nacional puedo indicar lo siguiente:

Respecto al plan de fiscalización en la Región Metropolitana, la unidad de informalidad del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, es la encargada de detectar, fiscalizar e infraccionar a los vehículos que realizan servicios de transporte público sin estar debidamente inscritos en el Registro Nacional de Transportes o realicen servicio en una modalidad distinta a la inscrita. Así también controlar vehículos que realizan transporte privado remunerado de pasajeros sin contar con la autorización respectiva. Además tiene a cargo la fiscalización de todos los modos de transporte en el Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez de la comuna de Pudahuel, al que se asiste prácticamente a diario, con la finalidad de controlar a los vehículos que transgreden la norma vigente. En este sentido, es importante mencionar que el plan de fiscalización tiene como propósito retirar de circulación el 90% de los vehículos sorprendidos realizando transporte informal. A continuación, un resumen de lo antes aludido:

Región Metropolitana		
2023-2024		
Año	Total Citaciones	Vehículos retirados
2023	8.959	8.413
2024	3.640	3.389

Ahora bien, para el resto de las regiones del país, el plan de fiscalización está enfocado en la cantidad determinadas de operativos realizados durante el año 2024, el cual se detalla en el siguiente cuadro:

Región	Ámbito	Nombre Indicador	Categoría de Servicio	Clasificación	Numerador	Periodo evaluación	Meta 2024
Arica y Parinacota	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	48
Tarapacá	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	40
Antofagasta	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	48
Atacama	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	36
Coquimbo	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	60
Valparaíso	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	40

Región	Ámbito	Nombre Indicador	Categoría de Servicio	Clasificación	Numerador	Periodo evaluación	Meta 2024
O'Higgins	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	36
Maule	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	70
Ñuble	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	36
Biobío	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	40
Araucanía	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	36

Región	Ámbito	Nombre Indicador	Categoría de Servicio	Clasificación	Numerador	Periodo evaluación	Meta 2024
Los Ríos	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	60
Los Lagos	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	50
Aysén	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	36
Magallanes	Operativos	Control u Operativo de Informalidad	Transporte Público - Privado - Particular	Nº de operativos	Nº de operativos realizados en el período	Anual	50

Asimismo, en el cuadro siguiente se detallan las citaciones y retiros de circulación por región – a excepción de la Región Metropolitana- durante los años 2023 y 2024:

Año	Región	Total Citaciones	Retiros
2023	REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA	436	2
	REGIÓN DE TARAPACÁ	389	3
	REGIÓN DE ANTOFAGASTA	777	2
	REGIÓN DE ATACAMA	134	3
	REGIÓN DE COQUIMBO	281	17
	REGIÓN DE VALPARAÍSO	325	4
	REGIÓN DEL LIBERTADOR GRAL. BERNARDO O'HIGGINS	127	12
	REGIÓN DEL MAULE	298	21
	REGIÓN DE ÑUBLE	49	15
	REGIÓN DEL BIOBÍO	255	19
	REGIÓN DE LA ARAUCANÍA	254	-
	REGIÓN DE LOS RÍOS	108	-
	REGIÓN DE LOS LAGOS	448	13
	REGIÓN DE AYSÉN	23	-
	REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA	36	25
Total general		3940	136

Año	Región	Citaciones	Retiros
2024	REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA	85	-
	REGIÓN DE TARAPACÁ	214	-
	REGIÓN DE ANTOFAGASTA	239	-
	REGIÓN DE ATACAMA	28	2
	REGIÓN DE COQUIMBO	99	-
	REGIÓN DE VALPARAÍSO	211	4
	REGIÓN DEL LIBERTADOR GRAL. BERNARDO O'HIGGINS	56	2
	REGIÓN DEL MAULE	151	18
	REGIÓN DE ÑUBLE	23	2
	REGIÓN DEL BIOBÍO	247	12
	REGIÓN DE LA ARAUCANÍA	102	-
	REGIÓN DE LOS RÍOS	55	-
	REGIÓN DE LOS LAGOS	139	1
	REGIÓN DE AYSÉN	6	-
	REGIÓN DE MAGALLANES Y DE LA ANTÁRTICA CHILENA	56	30
Total general		1711	71



2.- Coordinar con Carabineros de Chile el resguardo de los recorridos y la seguridad del transporte público.

A. Plan de Seguridad

El 31 de agosto de 2023 se generó un "Acuerdo de Seguridad en el Transporte Público" gracias a un trabajo previo con Carabineros de Chile, las nueve empresas operadoras de transporte de Red Movilidad, la Subsecretaría de Interior y la Delegación Presidencial de la Región Metropolitana (DELPRES). Tras ello, hemos continuado el trabajo en conjunto y colaborativo en diversas medidas de seguridad, a modo de ejemplar durante el año 2022 se produjo la quema de 56 buses, el año 2023 este número disminuyó a 17, y en lo que va desarrollado el año 2024, el número va en 5.

Entre las acciones desplegadas podemos señalar que durante el año 2022 se generó mesas de trabajo con las y los conductores del Sistema Red Movilidad, lo que permitió generar un diagnóstico por medio de un estudio de levantamiento de percepción, en el que participaron más de 1800 conductoras y conductores. En paralelo, se continuó trabajando con los actores del sistema, como DELPRES y Subsecretaría de Prevención del Delito. Para hacer tratar de forma específica la inseguridad de las mujeres en el transporte público, se creó el comité de género del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), y se utiliza como apoyo la red de seis ciudades que conforman el Observatorio de Género y Movilidades. También se generó una revisión de literatura y experiencia internacional en materias de seguridad y se analizaron datos de la App RED, call center y Centros de Operación de empresas de transporte para identificar áreas de mejora de nuestra operación respecto a seguridad.

Respecto a infraestructura, en 2023 se levantaron junto a municipios 143 paradas seguras, accesibles y con perspectiva de género, las cuales incluyen elementos adicionales de seguridad tales como iluminación, botón de pánico y panel de información sobre los tiempos de llegada de los servicios. La meta es tener 500 paradas de este tipo para finales de 2025. En general, todas las medidas de seguridad apuntan a mejorar las condiciones en el transporte público, así como la infraestructura asociada.

B. Presencia en CMB:

El Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) cuenta con un Centro de Monitoreo de Buses (CMB). CMB trabaja sin interrupciones para la vigilancia y monitoreo de las operaciones de los buses de Red Movilidad. Para esta labor, se cuenta con una persona de Carabineros de Chile de forma permanente dentro del equipo. De esta forma, hay una línea directa con la institución en caso de observarse algún hecho delictual o de otra índole que requiera la acción de Carabineros en el momento.

3.-Establecer mecanismos de incentivos para choferes de colectivos, con el objeto de que estos presten servicios formales.

Actualmente, el único programa existente para taxis colectivos en regiones es el programa de renovación de flota (Renueva tu Colectivo), que incluye incentivos para vehículos menos contaminantes. Sin embargo, la ejecución y disponibilidad presupuestaria de este programa depende del Gobierno Regional, y no se realiza con



fondos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), es importante destacar que a la fecha nunca se ha implementado por falta de presupuesto y por limitaciones normativas para colectivos urbanos.

Sin embargo, hacemos presente que no existen mecanismos ni subsidios específicos para conductores de taxis colectivos.

4.- Ampliar los recorridos y fomentar la creación de nuevas líneas de colectivos que abordan trazados donde no llegan buses o micros.

Según el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual reglamenta los Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, la inscripción en el Registro Nacional de cada uno de los servicios deberá solicitarse por el interesado al respectivo Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, estableciéndose para el servicio el nombre y número de la línea y sus variantes, descripción del recorrido troncal y de cada una de las variantes, indicándose, entre otros aspectos:

- trazado, horario de atención por día de semana
- frecuencia por periodo del día y días de la semana y especificaciones de la longitud del circuito completo (ida más regreso) expresada en kilómetros
- origen destino del servicio
- características especiales que identifiquen las variantes, cuando corresponda.

De igual manera señala que cualquier variación en los datos incorporados al mencionado Registro deberá comunicarse por el responsable del servicio con la debida antelación al Secretario Regional Ministerial que corresponda, para efectos de la entrega de un nuevo certificado.

Las modificaciones referidas a los vehículos registrados en un servicio, línea y variantes, si correspondiere, deberán ser solicitadas con 30 días de anticipación, a la aplicación de la modificación solicitada. Cuando cambie la propiedad del vehículo no registrará para el nuevo dueño la exigencia precedente.

Respecto de la incorporación de nuevas líneas de colectivos que aborden trazados donde no llegan buses o micros, cabe mencionar, como cuestión previa, que la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros se encuentra suspendida desde el año 1998, dictándose la última ley a este respecto en el año 2020 (Ley N°21.286), la cual prorrogó por cinco años, a contar de la fecha de su expiración, la vigencia de la Ley N° 20.867, que suspendió por el plazo de cinco años la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros. Asimismo, la referida ley N°21.286 facultó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que, en casos calificados técnicamente, se pudieran autorizar nuevas inscripciones de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros de acuerdo al reglamento.

Por su parte, el Decreto Supremo N° 44, de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta la inscripción de taxis al amparo de la Ley N° 21.286 y deja sin efecto el Decreto N° 113, de 2011, de la señalada Cartera de Estado, señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por resolución y previa evaluación del informe técnico remitido por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectiva, podrá autorizar, a través de un proceso concursal, nuevas inscripciones de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

Dicho informe técnico, según lo establecido en el artículo 7º, del citado decreto, deberá contener a lo menos los siguientes aspectos:

- i) Detalle de la oferta de servicios de transporte público disponible para la comuna o zona de operación donde se requieran nuevas inscripciones de taxis.
- ii) Comuna o zona de operación.
- iii) Caracterización demográfica y geográfica de la comuna o zona de operación, entendiéndose por ello si es urbano o rural, la frecuencia de transporte, la cantidad de habitantes, entre otros.
- iv) Actividades comerciales, industriales, turísticas, conjuntos residenciales o de otro tipo que puedan generar una demanda de servicios de transporte de pasajeros.
- v) Servicios correspondientes al ámbito territorial, vinculados a la salud, enseñanza, espacios de recreación, actividades culturales y recreativas, u otros que tengan incidencias en la demanda específica del servicio.
- vi) Consulta que considere la participación de las personas y entidades involucradas en la actividad del transporte público de pasajeros que corresponda.
- vii) Necesidad y conveniencia de ampliar la oferta de determinada modalidad o submodalidad de servicio de taxi.
- viii) Factibilidad de uso de tecnologías limpias en los vehículos.

Adicionalmente la propia ley N°21.286 establece otros criterios que las referidas autorizaciones deben cumplir de forma copulativa:

- i) Que las nuevas inscripciones de recorridos de taxis colectivos solo se permitan en aquellas zonas donde no exista servicio, o que, existiendo, sea insuficiente para atender las necesidades de un sector determinado, de acuerdo con los parámetros e informes técnicos que establezca el reglamento.
- ii) Que no se podrá autorizar el cambio de una modalidad a otra.
- iii) Que las inscripciones no puedan superar en más de un 4% el número de taxis colectivos y de un 20% en el resto de las modalidades, de acuerdo a la entrada en vigencia de la Ley N° 20.867.

Por consiguiente, la facultad de llevar a cabo un nuevo proceso concursal para la inscripción de taxis, en cualquiera de sus modalidades, se encuentra condicionada a la remisión de parte de la Secretaría Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la correspondiente, de los antecedentes técnicos que justifiquen la necesidad de aumentar el parque vehicular, en los términos descritos en las normas aludidas.

5.- Crear subsidios e incentivos para la adquisición de vehículos no contaminantes.

La Ley N° 20.378 crea el fondo de apoyo regional (FAR) el cual permite el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional.



Dentro de las iniciativas que se pueden realizar con cargo a estos fondos se encuentra el programa 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.

A través del Decreto Supremo N°44, de 2011, se define un programa de modernización para la renovación de taxis colectivos, conocido como programa "Renueva tu colectivo", el cual es implementado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en coordinación con cada Gobierno Regional y tiene como objetivo favorecer el recambio de los taxis colectivos antiguos que operan en zonas urbanas y rurales de la región, por vehículos más seguros, menos contaminantes o que mejoren la calidad y sean más eficientes.

Dicho programa establece un incentivo para la renovación por vehículos eléctricos que asciende a \$9.000.000 para las convocatorias que se inicien durante el presente año 2024.

Actualmente, se está trabajando en la modificación del mencionado Decreto Supremo y entre los cambios se considera mejorar el incentivo para favorecer el recambio tecnológico. Se proyecta que la modificación de esta norma pueda estar tomada de razón a comienzos del próximo año.

6.-Fijar una normativa que permita el pago rápido de multas para el transporte público, facilidades para su pago y mecanismos para la rebaja de estas.

Al estar la consulta orientada a los taxis colectivos, cabe señalar que las multas asociadas a este tipo de transporte público son aquellas establecidas en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, por lo que son derivadas a los Juzgados de Policía Local que corresponda, no teniendo el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones competencias para las facilidades de pagos, rebajas y pagos de dichas multas.

7.- Implementar medidas anti evasión en la Red de transporte público de la región Metropolitana de Santiago.

El plan de acción que se ha establecido para atacar la evasión en el Sistema Red, se distribuye en los siguientes cinco pilares de acción:

- 1. Fiscalización**
- 2. Control de Acceso**
- 3. Nuevas Tecnologías**
- 4. Educación e Información**
- 5. Coordinación Intersectorial**

La continuidad en el desarrollo de estos cinco pilares se basa en la comprensión de que el tratamiento de la evasión requiere un trabajo continuo, y sostenible a largo plazo que asegure el desarrollo de diversas acciones que aborden cada uno de los factores que inciden en el origen y multicausalidad, en donde además se deben atender las distintas condiciones y perfiles de las personas que cometen la evasión.



En base a lo indicado a continuación se presenta un resumen de los avances y metas logradas en la versión del "Plan Antievasión 2023".

Eje 1: Fiscalización:

- **Aumento de controles de Fiscalización:** La meta de **Duplicar los controles por no pago de Tarifa**, se cumplió alcanzando un total de 286.021 usuarios controlados equivalente a un incremento de un 123%. Y para el caso de las citaciones, se registró un total de 28.356 usuarios infraccionados, equivalente a un incremento de un 218%, ambos datos con respecto al año anterior.
- **Control correcto uso de puertas:** En julio de 2023 se inició la medida de **control de uso de puertas**, con el objeto de erradicar conductas de facilitación de la evasión. La sanción de esta medida está dirigida a las empresas cuyos buses son observados en este incumplimiento. A la fecha, esta es una de las medidas con mayor cambio de conducta, toda vez que deja sin efecto un instructivo generado en periodo de pandemia, en donde por razones de seguridad y salud se instruyó la apertura de puertas traseras.
- **Análisis del Registro de Pasajeros Infractores ("RPI") y de causas en los Juzgados de Policía Local ("JPL"):** Se obtienen resultados de la primera etapa del análisis del RPI en base a lo cual se inició ajuste y revisión de la correcta aplicación de la normativa vigente. En base a lo anterior, se configuraron las bases y requerimiento para convocar a un estudio actualmente en proceso de licitación, para analizar el tratamiento de las causas en los Juzgados de Policía Local.

Eje 2: Control de Acceso

- **Incremento de Zonas Pagas:** La meta fijó un incremento de un 53% de zonas pagas, alcanzado en diciembre de 2023 **un aumento de 184 a 283 Zonas Pagas** lo que equivale a un **incremento de un 54%** de zonas pagas respecto del años anterior, junto con un **incremento del personal de control de evasión**, alcanzando un registro de **más de 800 personas** en estas labores.
- **Mecanismos de acceso a los buses:** Se inició el reforzamiento sobre el correcto uso de medios de acceso implementados por las empresas operadoras mediante oficios N°18.554 y N° 19.565 ambos del mes de julio de 2023. Por otro lado, se han presentado nuevos proyectos pilotos por parte de las empresas para la instalación de mecanismos de acceso en los buses.
- **Control de evasión en accesos:** El Directorio de Transporte Público Metropolitano ("DTPM") elaboró y difundió **fichas de capacitación** con los contenidos mínimos sugeridos como base para que las empresas capaciten a **conductores y al personal de control de evasión**, sobre las temáticas relacionadas a estos roles y el control de evasión, promoviendo el perfeccionamiento de los roles y avanzar sobre una mayor educación e información respecto de las multas y sanciones asociadas a la acción de evasión con el no pago de tarifa y de fraude con el uso de beneficios tarifarios.

Eje 3: Nuevas Tecnologías

- **Enrolamiento de personas usuarias de QR:** La meta de alcanzar un millón de personas enroladas, fue superada, alcanzando un total de **2.640.853**, con un total de **1.678.413 usuarios de pago digital QR y 26.851 usuarios con sistema de recarga automática.**

- **Beneficio Pago digital "Dale QR":** Se implementó el beneficio, generando diversas campañas comunicacionales para incentivo y difusión del pago digital, informando sobre el beneficio del **Monto máximo mensual de \$38.000** y recarga automática, junto con levantar el **Registro de Usuarios con beneficio tarifario**.

Eje 4: Educación e Información:

- **Charlas educativas en colegios:** La meta de 100 charlas en colegios fue superada, alcanzado un total de **122 Charlas educativas en 39 colegios** llegando a un total de 3.479 niño/as.
- **Campaña Evasión:** A fines del primer semestre, DTPM desarrolló la campaña Yo Pago en Red, difundida con apoyo de las empresas de buses. Luego, en el segundo semestre se convocó y adjudicó una segunda campaña evasión, denominada "Bip a Bip Construimos una Mejor Red", proyectada en dos etapas, y con un sello especial en la comunicación y educación sobre las multas y sanciones relacionadas con la evasión del pago de tarifa y con el fraude en el uso de tarjetas con beneficio tarifario como TNE y TAM.

Acá se avanzó en una nueva forma de hacer frente a este fenómeno sin perder el tono positivo del mensaje, con foco en la educación sobre la razón multa/tarifa que al momento del lanzamiento se configuraba en una multa de hasta **149 veces el valor de la tarifa no pagada** y de hasta **296 veces el valor de la tarifa, en el caso de cometer fraude**. Todo lo anterior sujeto a la actualización de tarifas y valor de la UF asociada a la multa según la normativa vigente.

Junto con lo anterior, ante el no pago de multa se relevaron las siguientes sanciones por anotación en el Registro de Pasajeros Infractores:

1. Suspensión de documentos que permitan rebaja tarifaria (TNE/TAM/ otros).
 2. Suspensión de la entrega de la licencia de conducir y permiso de circulación a los infractores anotados en el Registro.
 3. Retención de la devolución de impuestos a la renta a los infractores anotados en el Registro.
 4. Presidio por falsificar instrumento de pago de tarifa o rebaja tarifaria.
- **Educación:** Se realizó el **primer Taller en la Universidad Católica**, obteniendo propuestas en el marco de un trabajo académico sobre la evasión en el transporte público. También se inició estudio sobre la **evaluación de las medidas Antievasión** y se avanzó en el lanzamiento de la **Red Movilidad Innova** como una instancia en donde promoverá la generación de ideas Antievasión. También se inició un trabajo para revisar la comunicación existente en plataformas y redes comunicacionales, con el objeto de mejorar y establecer el sello de comunicar y educar sobre las multas y sanciones asociadas al no pago de la tarifa y al fraude.

Eje 5: Coordinación Intersectorial

- **Protocolo Antievasión:** En mayo de 2023 se suscribió el Protocolo Antievasión con las empresas de buses, en donde se establece y formaliza el compromiso oficial para el mejoramiento y sostenibilidad del Sistema, basado en que la

evasión es una infracción a la obligación del pago de tarifa de transporte público, y acuerda:

1. **Incremento de Zonas Pagas**, para cumplimiento de la meta establecida de alcanzar las 280 Zonas Pagas.
 2. **Incorporación de inspectores destinados al control de la evasión** para contar con personal suficiente y destinar más de 150 funcionarios o personal de control de evasión de las empresas.
 3. **Incentivo para el control de la evasión**, en el sentido de analizar y evaluar la implementación de incentivos por reducción de evasión
 4. **Difusión de campañas realizadas por el MTT**, con el propósito de contar con apoyo en la difusión y en la posibilidad de contribuir en el desarrollo de estrategias comunes.
 5. **Aumento de mecanismos de control de evasión**, con el objeto de velar por el pago de las tarifas y construir a la sostenibilidad económica y mejora del sistema de transporte público, las empresas podrán cuando resulte factible, solicitar la instalación de torniquetes cuidando las reglas establecidas en cuanto a su uso y protección al acceso diferenciado para personas con movilidad reducida y personas exentas de pago.
- **Coordinación Intersectorial:** Se inició el trabajo de gestión y coordinación de las acciones antes detalladas, y se realiza la primera etapa del trabajo colaborativo para la sistematización y registro de costos asociados a las medidas Antievasión.

Todas las acciones antes descritas, permiten confirmar que la ejecución del Plan Antievasión durante el año 2023, da cuenta no solo del cumplimiento de metas, sino que además evidencia que el trabajo conjunto orientado a entender el tratamiento de la evasión como una exigencia de trabajo continuo, sostenible y proyectable a largo plazo, permite asegurar el tratamiento y la ejecución de medidas para modificar la conducta y reivindicar el pago de la tarifa junto con reducir cualquier instancia de facilitación de la evasión, permitieron avanzar en una disminución de la evasión de un 45,8% el primer semestre a un 39,8% el segundo semestre de 2023.

Para el año en curso, se planificaron las siguientes acciones para el Plan Antievasión:

1. Fiscalización

1.1. Sostener el incremento de controles para evasión

Mantener el incremento de controles alcanzado durante el año 2023, y continuar con el principio fundamental de aumentar la sensación de control.

Objetivo: Aumentar los controles de evasión alcanzados en el 2023.

Meta/plazo: Incremento de controles para llegar a 300.000.

1.2. Control por mal uso de puertas traseras

Se ha relevado este proceso de fiscalización relacionado con el control del correcto uso de puertas y de acciones que puedan coadyuvar en la facilitación de la evasión iniciando procesos sancionatorios a aquellas empresas cuyos buses sean observados cometiendo este tipo de acción.



Objetivo: Aumento gradual del número de controles y paraderos en donde se realiza este control.

Meta/plazo: Durante el año 2024.

1.3. Analizar y definir nuevas estrategias de fiscalización

Se revisa la cobertura actual respecto de los controles ejecutados con el objeto de identificar nuevos puntos de control que permitan optimizar la cobertura de fiscalización.

Objetivo: Optimización de la fiscalización.

Meta/plazo: Año 2024.

2. Control de Acceso

2.1. Optimización en la operación de Zonas Pagas

Se proyecta aumentar el número o la cantidad de horas de operación de las zonas pagas junto con trabajar en mejorar el estándar actual tanto para zonas pagas fijas como móviles en el sistema.

Objetivo: Aumentar la eficiencia en la operación de zonas pagas.

Meta/plazo: Aumento de horas y control de la operación de zonas pagas.

2.2. Sostener el incremento del personal de control de evasión

Junto con la optimización de zonas pagas se proyecta el incremento y la capacitación del personal de control de evasión de las empresas prestadoras de servicios.

Objetivo: Aumentar el número de personal de control de evasión alcanzado en el 2023.

Meta/plazo: Asegurar número mínimo y definir máximo de personal de control de evasión con las empresas para el año 2024.

2.3. Evaluación de nuevos pilotos para medidas de control de acceso para reducción de evasión Ej: Contadores e instalación de segundos validadores.

Sobre contadores se busca avanzar en el desarrollo tecnológico de esta medida que permite contar con un recuento en línea de la demanda v/s las validaciones por bus.

Y en el caso de la instalación de un segundo validador en buses con torniquete, se busca asegurar y facilitar el pago para las personas que tienen permitido el ingreso por la puerta trasera y que para el caso corresponde a las personas con movilidad reducida o que usen coche.

Objetivo: Conocer la efectividad de las nuevas herramientas de control de acceso.

Meta/plazo: Año 2024.

3. Nuevas Tecnologías

3.1. Sostener la difusión de incentivo al pago digital



La información y promoción del pago digital busca aumentar el número de usuarios que incorporen el medio digital como pago. En particular, reforzar el beneficio tarifario existente con el programa "Dale QR", también conocido como monto máximo mensual con el cual, al alcanzar los 39 mil pesos, los próximos viajes del mes en transporte público son gratis.

Objetivo: Instalar estrategia permanente de difusión de incentivo al pago digital.

Meta/plazo: Definir estrategia semestral.

3.2. Incrementar el número de personas enroladas y usuarias de QR

Este medio de pago está disponible mediante una aplicación celular en donde las personas pueden crear un código QR que es leído por los validadores como medio de pago del pasaje y que hoy se encuentra disponible tanto en Cuenta Bip! QR como en Pasaje QR del Banco Estado. La proyección de esta medida es continuar con el incremento de usuarios de esta modalidad de pago.

Objetivo: 30% de las transacciones del sistema con QR.

Meta/plazo: Año 2024.

3.3. Incrementar el número de personas usuarias con recarga automática

Continuar la promoción de los canales disponibles para realizar recarga automática y dar a conocer las alianzas existentes junto con la disponibilidad de billeteras digitales apps y portales de pago para recarga automática.

Objetivo: 40 mil personas con recarga automática

Meta/plazo: Año 2024

3.4. Invitar a las personas usuarias que se mantienen con pago tradicional bip que utilicen los medios digitales como opción alternativa.

Esta medida proyecta ofrecer la opción de pago digital como una alternativa para aquellas personas que desean mantener su forma de pago tradicional mediante el uso de la tarjeta Bip!

Objetivo: Promover alternativas de pago digital para usuarios tarjeta bip

Meta/plazo: Definir estrategia semestral

4. Educación e Información

4.1. Implementar la Ideatón por la innovación en el transporte

En ese marco, se desarrolla el concurso de innovación abierta "Jóvenes Innovadores: Desafiando el Futuro de la Movilidad". El concurso busca generar soluciones innovadoras a la movilidad del Sistema de Transporte Público de Santiago en tiempo real podrán desarrollar soluciones innovadoras de movilidad sustentable y transporte público que propendan al pago de la tarifa y con ello la reducción de los índices de evasión.

Objetivo: Generar soluciones innovadoras que reduzcan los índices de evasión.

Meta/plazo: Mayo 2024.

4.2. Implementar segunda etapa de la campaña bip a bip Construimos una mejor Red



Promover mediante una campaña específica la reducción de la evasión relevando la importancia del pago en base al aporte de cada usuario en la red, con la innovación de educar de forma directa sobre las multas y sanciones asociadas al no pago.

Objetivo: Asegurar difusión y cobertura.

Meta/plazo: Primer semestre 2024.

4.3. Incrementar charlas educativas en colegios

Avanzar en la educación a estudiantes sobre la obligación del pago del pasaje, y dar a conocer las multas y sanciones relacionado con la evasión y el fraude en el uso de algún beneficio tarifario.

Objetivo: Alcanzar 200 charlas educativas en colegios.

Meta/plazo: Año 2024.

4.4. Generar nuevas campañas comunicacionales sobre el pago de tarifa

Promover mediante una campaña específica el cambio de conducta con el propósito de avanzar hacia la reducción de la evasión, basándose en reconocer el problema de la evasión y el impacto en sus distintas dimensiones.

Objetivo: Promover y educar sobre la obligación del pago de tarifa en transporte público sus multas y sanciones.

Meta/plazo: Año 2024

5. Coordinación Intersectorial

5.1. Coordinación intersectorial en la aplicación de normas relacionadas con la ejecución de sanciones asociadas al RPI

Reforzar las acciones de los distintos actores que tienen participación en el control y ejecución de normas asociadas a la efectividad de las sanciones.

Objetivo: Asegurar que los Municipios apliquen las sanciones definidas en Res. Ex. 4315 de 2022 que instruye sobre fiscalización a gabinetes técnicos municipales en cuanto a la aplicación correcta de sanciones en el Registro de Pasajeros Infractores.

Meta/plazo: Año 2024.

5.2. Coordinar el apoyo en la gestión e instalación de campañas Antievasión

Reforzar la participación y colaboración efectiva de los distintos actores que tiene el compromiso de difundir y promover las campañas generadas con el objeto de reducir la evasión en el pago del pasaje del transporte público.

Objetivo: Asegurar y maximizar los canales de distribución y cobertura de las campañas Antievasión desarrolladas por DTPM.

Meta/plazo: Año 2024.

Sin otro particular, se despide atentamente,

Distribución:

PROGRAMA NACIONAL DE FISCALIZACION – OFICINA DE PARTES
SUBTRANS – OFICINA DE PARTES
GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES



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

1130472

E81108/2024