

EN LEY DE SUBSIDIOS AL TRANSPORTE PÚBLICO
**“Fondo de Apoyo al Transporte Público y la
Conectividad Regional”**

Ley 20378/ 2009

Ultima modificación: 12-SEP-2024 - Ley 21692

Eduardo Castillo Agurto

Presidente CONTTRAMEN

Confederación de Taxis colectivos y Transporte Menor de Chile

Secretario General CONVERGENCIA PYMES AG

Coordinador ALIANZA GREMIAL

Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional

TAXIS COLECTIVOS DEL PAÍS POR REGIONES

REGION	COLECTIVO URBANO		COLECTIVO RURAL		TOTAL REGIONAL	
	Parque	Promedio Antigüedad	Parque	Promedio Antigüedad	Parque Regional	Antigüedad Promedio
Región de Tarapacá	249	10,3	22	11,0	271	10,7
Región de Antofagasta	3.335	8,3			3.335	8,3
Región de Atacama	2.110	7,7	151	8,1	2.261	7,9
Región de Coquimbo	4.577	7,6	502	6,5	5.079	7,1
Región de Valparaíso	7.809	7,8	1.495	7,4	9.304	7,6
Región del Libertador Bernardo O'Higgins	3.261	7,1	1.224	7,2	4.485	7,2
Región del Maule	2.998	7,6	404	7,8	3.402	7,7
Región del Bío Bío	3.568	8,0	49	6,8	3.617	7,4
Región de La Araucanía	2.512	8,1	23	9,4	2.535	8,7
Región de Los Lagos	3.608	7,4	20	7,9	3.628	7,6
Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	378	7,9			378	7,9
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	1.128	8,6			1.128	8,6
Región Metropolitana	8.760	8,3	4.456	7,2	13.216	7,7
Región de Los Ríos	1.114	7,8	23	9,2	1.137	8,5
Región de Arica y Parinacota	1.835	9,8	300	9,9	2.135	9,8
Región de Ñuble	1.116	8,5	128	7,2	1.244	7,9
Total general	48.358	8,0	8.797	7,3	57.155	7,7

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

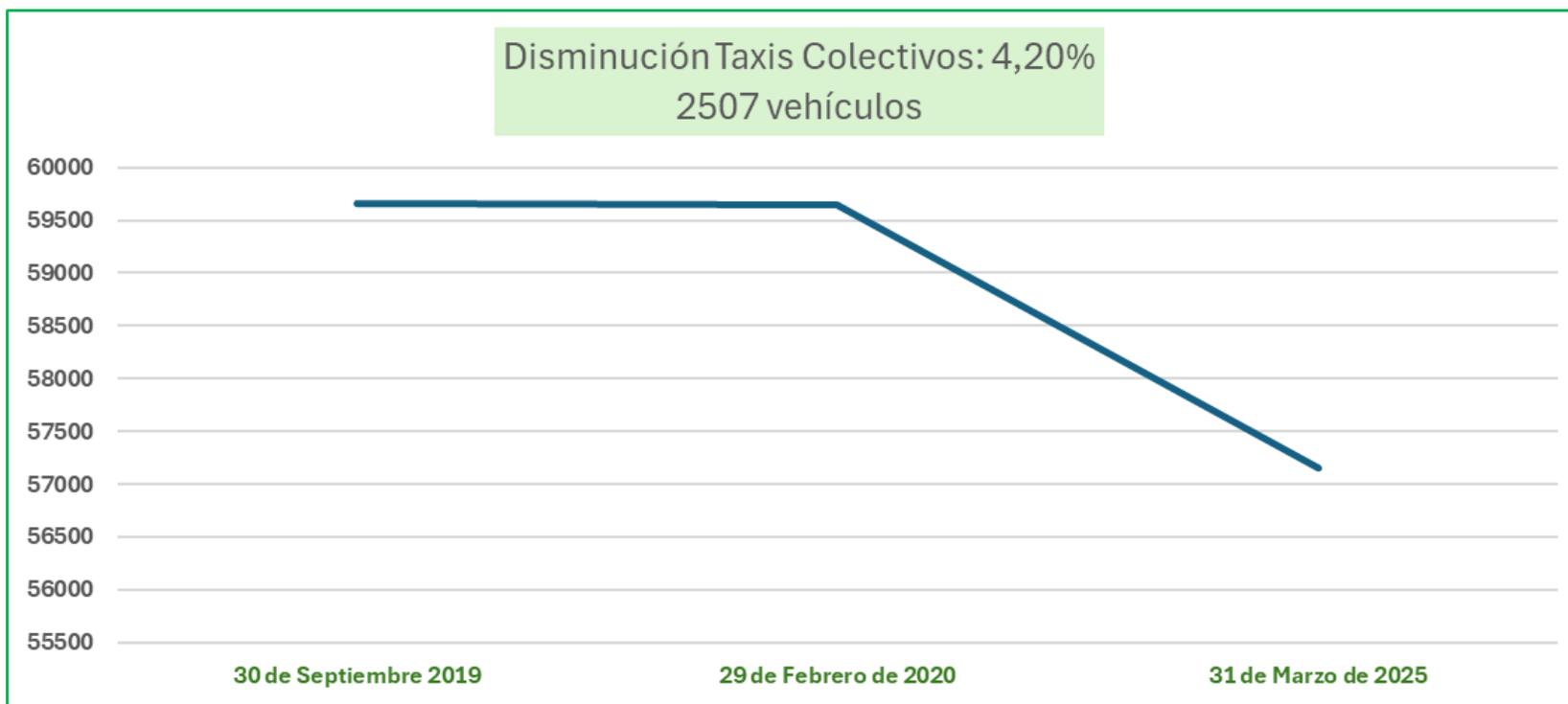
Actualización: 31 de Marzo de 2025

Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional

	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO RURAL	TOTAL NACIONAL
AÑO y mes	Urbano	Rural	Parque Regional
30 de Septiembre 2019	51708	7954	59662
29 de Febrero de 2020	51674	7977	59651
31 de Marzo de 2025	48358	8797	57155

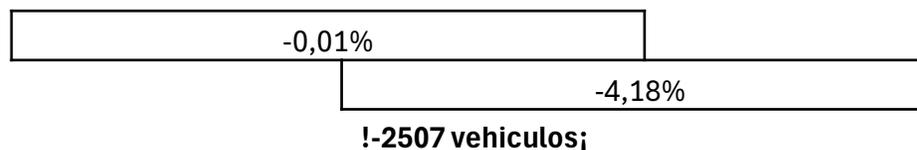
-6,47%	10,59%-10,67%
!-4,20 % de perdida vehiculos;	

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



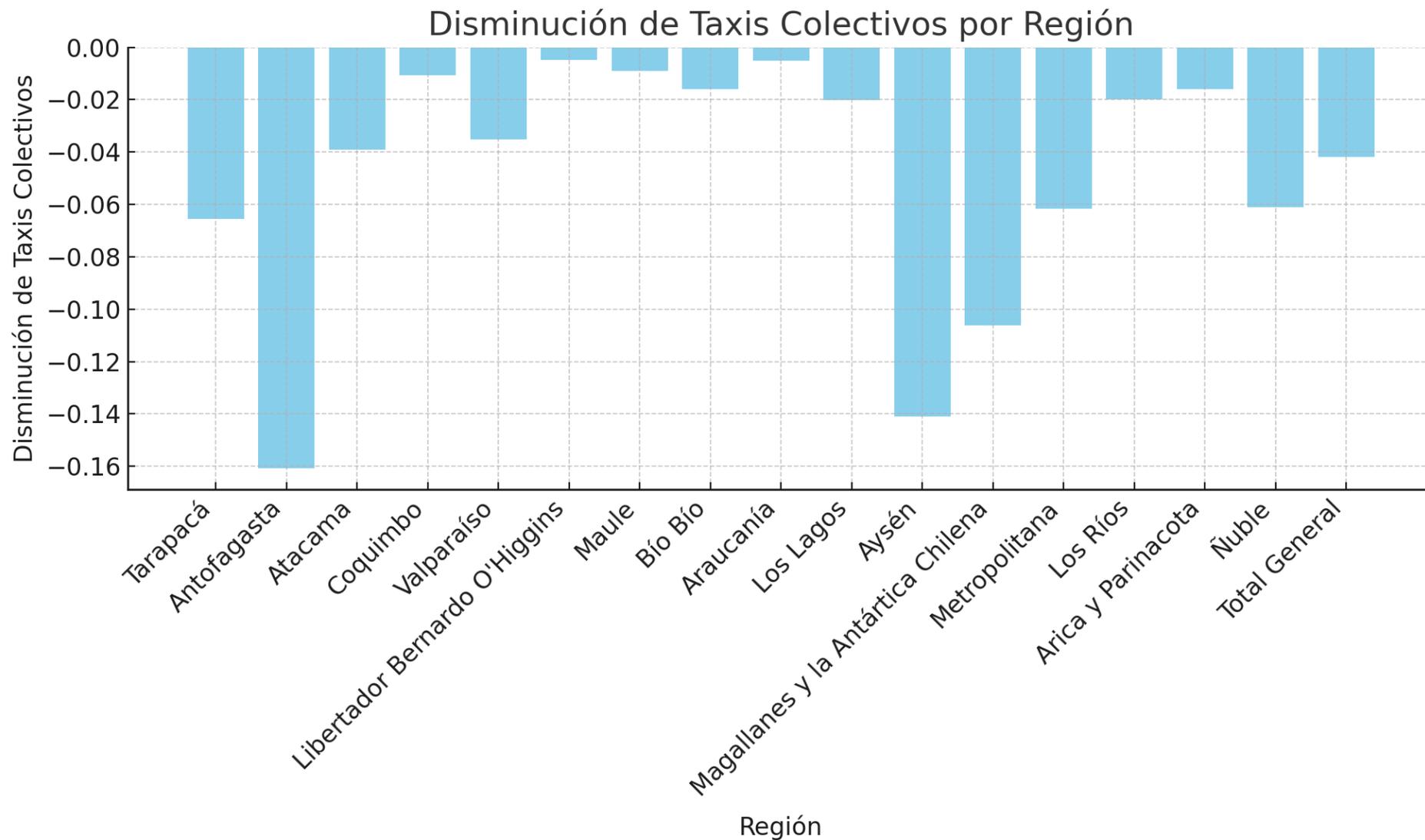
Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional

REGIÓN	30-09-2019	29-02-2020	31-03-2025	Disminución
Región de Tarapacá	290	287	271	-6,55%
Región de Antofagasta	3974	3.962	3.335	-16,07%
Región de Atacama	2353	2.353	2.261	-3,90%
Región de Coquimbo	5134	5.154	5.079	-1,07%
Región de Valparaíso	9644	9.637	9.304	-3,52%
Región del Libertador Bernardo O'Higgins	4464	4.495	4.485	-0,47%
Región del Maule	3433	3.442	3.402	-0,90%
Región del Bío Bío	3676	3.652	3.617	-1,60%
Región de La Araucanía	2548	2.562	2.535	-0,51%
Región de Los Lagos	3703	3.731	3.628	-2,02%
Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	440	440	378	-14,09%
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	1262	1.260	1.128	-10,61%
Región Metropolitana	14086	13.995	13.216	-6,17%
Región de Los Ríos	1160	1.166	1.137	-1,98%
Región de Arica y Parinacota	2170	2.178	2.135	-1,61%
Región de Ñuble	1325	1.337	1.244	-6,11%
Total general	59662	59.651	57.155	-4,20%



!-2507 vehiculos;

Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional



Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional

FACTORES QUE HAN INFLUIDO EN LA INCERTIDUMBRE Y DISMINUCIÓN DEL TAXI COLECTIVO EN LAS DISTINTAS CIUDADES DEL PAÍS

- Mayor Subsidio solo a buses
- Movilidad de operadores entre regiones y entre provincias de una misma región
- Envejecimiento de operadores y conductores
- La informalidad provocada por las EAT o Apps de movilidad, y vehículos particulares
- La Inseguridad en la prestación de los servicios
- Sobre oferta de Buses
- La alta evasión en el sistema Red
- Condiciones de operación Solo para buses y no para el transporte menor
- Falta inclusión en el sistema de transporte público y un ordenamiento de todo el transporte público en beneficio de la comunidad usuaria.
- Faltan políticas públicas reales que permitan igualdad de trato dentro del sistema de transporte público de pasajeros.
- Faltan subsidios robustos y permanentes para el desarrollo y estabilidad del Taxi Colectivo
- Falta la gestión y generación de los reglamentos de la ley de subsidios, lo cual bloquea cualquier iniciativa y bloquea la ley que pueda entregar igualdad de trato.
- Una autoridad poco comprometida con el transporte público menor.
- Falta diálogo comprometido y efectivo entre gremios y autoridades, en la construcción de una política pública efectiva y eficiente.
- La autoridad no está recibiendo a los gremios, solo se comunica a través de las consultas públicas sin compromiso y proceso poco participativos.
- Falta avanzar seriamente en la regionalización, considerando las particularidades de cada región, provincia y comuna del país. Con mayor participación de los Gobiernos regionales y autoridades locales.

Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional

DESTINO: Artículo Cuarto Transitorio.-

Destinos habilitados para el uso del Subsidio (Artículo cuarto transitorio)		
Ítem	Ley Antes de Modificación	Modificaciones
Proyectos de inversión de relevancia regional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cualquier proyecto de interés regional (letra c.) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se restringe a proyectos de inversión que constituyan infraestructura habilitante para servicios de transporte público o conectividad de zonas aisladas (letra c.)
Destinación mínima del Fondo en proyectos de transporte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ No existe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Letra c) Se incorpora obligación para que GOREs gasten a lo menos un 50% del Fondo en programas de renovación (chatarrización), infraestructura u operación del transporte público (letras a. y b.)

Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional

Destinos habilitados (Artículo cuarto transitorio)

Ítem	Ley antes de Modificación	Ley con Modificaciones
Programas de Renovación (“Chatarrización”)	<ul style="list-style-type: none"> Contempla solo la renovación del vehículo (letra a.) 	<ul style="list-style-type: none"> Se incorpora infraestructura habilitante para tecnologías cero emisiones (en vehículos eléctricos: cargadores domiciliarios) (letra a.)
	<ul style="list-style-type: none"> Beneficiarios: Todos los taxis colectivos de regiones y RM rural (letra a.) 	<ul style="list-style-type: none"> RTC Beneficiarios: Todos los taxis colectivos de regiones y RM rural (letra a.) El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago se encontrará facultado para convocar a los programas de modernización del transporte público menor prestado con taxis colectivos, taxis básicos, ejecutivos y de turismo , con cargo de hasta un 5% de los recursos asignados al Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional de las zonas rurales , correspondiente a la Región Metropolitana, con priorización a aquellos taxis colectivos, taxis básicos, ejecutivos y de turismo que presten servicios hacia las comunas o zonas rurales aledañas.
Subsidios a la operación	<ul style="list-style-type: none"> No existe habilitación para que GOREs financien operación de taxis colectivos (letra b.) 	<ul style="list-style-type: none"> Se incorpora habilitación para que GOREs financien operación de taxis colectivos en regiones y RM rural (letra b.) Ejecución de fondos se realizará a través del MTT (letra b.)

Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional

Destinos Fondo por Subsidio (Artículo cuarto transitorio)	
Ítem	Considera
Programas de Renovación (“Chatarrización”)	<ul style="list-style-type: none"> • Renovación de Vehículos nuevos e híbridos • Renovación de Vehículos con cero emisiones. • Se incorpora infraestructura habilitante para tecnologías cero emisiones (en vehículos eléctricos: cargadores domiciliarios o cargadores rápidos en terminales cuando postulan en grupo) (letra a.)
Subsidios a la operación	<ul style="list-style-type: none"> • Subsidio Mensual, por línea y por vehículo • Mejoramiento de servicio por Km recorrido. Mejorar plan de operación. • Incorporación de tecnología; GPS, CCTV, CO2. • Seguro al vehículo (que considera.....) se puede definir en negociación • Uso uniformes • Incentivo al recaudo o Tarifa: TNE ,TAM • Otras mejoras al servicio (como;.....) • Contratación Secretaria y Profesionales de apoyo • Incentivo por reducción de CO2
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Mejoramiento de Terminales • Infraestructura habilitante para tecnología cero emisiones en terminales

Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional - NORMATIVA

Normativa (Artículo cuarto transitorio)

Ítem	Ley con Modificaciones
<p>Programas de Renovación (“Chatarrización”) Letra a)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento, que llevará además las firmas de los Ministros de Hacienda y de Interior y Seguridad Pública, el que establecerá, entre otras materias, el procedimiento y los requisitos. Modificación y actualización Decreto 44/2011 ▪ Plazo de Meses desde la publicación de la ley no se establece plazo • Un reglamento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, establecerá las categorías según las cuales los Gobiernos Regionales deben reportar los proyectos. Este reglamento deberá dictarse en el plazo de doce meses contado desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial.
<p>Subsidios a la operación Letra b)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un decreto expedido por los Ministerios de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones definirá los programas de operación de transporte público referidos precedentemente a los que podrá destinarse el Fondo Plazo Meses Desde la publicación de la Ley no se establece plazo

Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional

OTROS (Artículo cuarto transitorio)

Ítem	Ley con Modificaciones
Montos y Ejecución	<p>Al menos un cincuenta por ciento de la asignación con cargo al Fondo deberá destinarse al financiamiento de los proyectos definidos en las letras a) y b). Para estos efectos, los Gobiernos Regionales deberán contar con el apoyo técnico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En caso de que parte del Fondo se destine a subsidios operacionales implementados en los sistemas de transporte público bajo los esquemas de regulación establecidos en la ley N° 18.696 o en servicios regulados en el marco del artículo 5° de la presente ley, corresponde a los Gobiernos Regionales definir los servicios que podrán ser financiados con cargo a la asignación del Fondo, previa validación técnica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La ejecución de estos servicios deberá realizarse por medio de convenios mandatos entre el Gobierno Regional respectivo y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien se constituirá como parte ejecutora a fin de asegurar la coordinación necesaria en el uso de estos recursos.</p> <ul style="list-style-type: none"> Los Gobiernos Regionales deberán informar anualmente a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado y a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados respecto de los proyectos mencionados en las letras a), b) y c) del artículo cuarto transitorio de la ley y su respectivo costo. Los montos de Subsidio no son discrecionales, responden a una fórmula matemática que luego audita DIPRES y CONTRALORÍA. ES un Subsidio NO un bono , por lo tanto , responde a una Operación efectiva, contraprestación.
otro proyecto de inversión distinto de los señalados en la letra a) y b)	Los que deberán constituir infraestructura habilitante para la implementación de servicios de transporte público o para la conectividad de zonas aisladas.

Estructura Fondo de Apoyo Regional

INDICACIÓN –COMISIÓN MIXTA 06 de Agosto 2024
Se entrega la Confianza a los GORE para definir y priorizar
Se sugiere que el Ejecutivo

Se puedan incorporar mayor cantidad de recursos a los taxis colectivos, básicos, Ejecutivo y Turismo, y subsidiar directamente, pertenecientes a la provincia de Santiago y las Comunas de Puente Alto y San Bernardo, incorporando una Glosa en la Ley de Presupuestos
Se corta: 5 % de los recursos de las zonas rurales se destine para la provincia de Santiago y las Comunas de San Bernardo y Puente Alto. Priorizando a quienes, tengan servicios hacia comunas o zonas rurales



PROPUESTA EJECUTIVO PARA COMISIÓN MIXTA QUE BUSCA RESOLVER LAS DIVERGENCIAS ENTRE AMBAS CÁMARAS EN EL PROYECTO DE LEY BOLETÍN 15.140 – 15 QUE ESTABLECE UN NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO E INTRODUCE MEJORAS AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS

El 17 de junio de 2024 se votó en la sala de la H. Cámara de Diputadas y Diputados, en tercer trámite constitucional, las enmiendas introducidas por el H. Senado, al proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros, correspondiente al boletín N° 15.140-15. En esa instancia se aprobaron todas las modificaciones realizadas al proyecto durante su segundo trámite constitucional, con excepción de la siguiente modificación, correspondiente al ordinal i.3), contenido en el literal b) del número 4 (que ha pasado a ser 13) del artículo 1 del proyecto de ley:

i.3) Agrégase, a continuación de la oración "Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.", el siguiente texto: "El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago se encontrará facultado para convocar a los programas de modernización del transporte antes indicado en toda la región con cargo a los recursos asignados al Fondo de Apoyo Regional Metropolitano."

i.3) Agrégase, a continuación de la oración "Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.", el siguiente texto:

"El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago se encontrará facultado para convocar a los programas de modernización del transporte antes indicado en toda la región con cargo a los recursos asignados al Fondo de Apoyo Regional Metropolitano."

i.3) Agrégase, a continuación de la oración "Dichos programas estarán regulados en el mismo reglamento referido precedentemente.", el siguiente texto:

"El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago se encontrará facultado para convocar a los programas de modernización del transporte antes indicado en toda la región, con cargo de hasta un 5% de los recursos asignados al Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, correspondiente a la Región Metropolitana, con priorización a aquellos taxis colectivos, taxis básicos, ejecutivos y de turismo que presten servicios en las comunas o zonas aledañas a las del literal ii) del artículo 2°."

1. La INCLUSIÓN EFECTIVA DEL TAXI COLECTIVO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO ES FUNDAMENTAL:

a) 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 (tal como ocurre en Temuco, Rancagua y Vicuña Mackenna en la RM).

Debe EXISTIR IGUALDAD DE TRATO dentro del transporte público de pasajeros; sin discriminación, sin ineficiencia, sin inequidad e injusticia, Con una fiscalización efectiva que mitigue los efectos negativos de la informalidad y malas prácticas que afectan a todos los habitantes y usuarios del sistema. Creándose mesas regionales en que se puedan trabajar los temas de acuerdo con la realidad de cada localidad.

b) **En este sentido, VEMOS CON MUCHA PREOCUPACIÓN QUE LA INCLUSIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO, Y ESPACIOS DE OPERACIÓN PARA TAXIS COLECTIVOS ES UNA SIMPLE ILUSIÓN, a pesar que el Parlamento lo ha entendido (cámara de Diputadas y Diputados, Senado);**

Aún el MTT no le da la importancia que tiene el sector, habiéndose modificado la Ley 20378/ 2009 , cuya Ultima modificación: 12-SEP-2024 - Ley 21692, NO hay luces sobre los reglamentos contemplados en el Artículo Cuarto Transitorio, Letras a) b) c) . Como también no hay certeza de los Montos por Región, y proactividad en los Proyectos provinciales y regionales. Solo se sigue privilegiando y priorizando a otros modos.

La omisión de estos reglamentos ha impedido la distribución efectiva de recursos, generando una exclusión estructural.

c) En la Región del Bio Bío se nos pide recuperar un proyecto piloto en la comuna de LEBU, pero el mismo MTT ha obstaculizado el proceso, asumiendo compromisos que después no cumple y genera desorden, confusión e incertidumbre. ¿se podrá concretar el proyecto piloto de LEBU? Ello entregará una muestra para el resto del país y de la región.

d) EN LA Región Metropolitana, el taxi colectivo NO tiene ninguna oportunidad de competir y permanecer en el tiempo por; la sobre oferta de buses, evasión del sistema RED, la informalidad, carencia de espacios adecuados y complementarios de operación. EL MTT SE COMPROMETIÓ A MESAS DE TRABAJO Y PROYECTOS DE INTEGRACIÓN EN EL SISTEMA durante el 2023 y 2024, PERO NO HA CUMPLIDO, A PESAR DE TODA LA VOLUNTAD DEL GREMIO

ES LEGITIMO PREGUNTAR AL EJECUTIVO, MTT:

- ¿tendremos reglamentos de la ley de Subsidios dentro del primer semestre 2025?
- ¿se podrá concretar el proyecto piloto de LEBU? Ello entregará una muestra para el resto del país y de la región.
- ¿el taxi colectivo en la RM tendrá espacios de diálogo efectivo y vinculante para abordar la problemática y política con seriedad, para no seguir en la constante exclusión con normativa que no permite su adecuación y flexibilización (ejemplo: resolución 2127/2017 que fija el perímetro de exclusión, marco muy restrictivo para los tiempos actuales)?
- ¿Los Colectivos de la RM tendrán oportunidad de subsidios y uso de las vías especiales?
- ¿a qué se debe que la autoridad central NO dialogue y NO reciba a los gremios y solo se limite a señalar a través de asesores “no se preocupen lo veremos”?
- ¿a qué se debe que la autoridad central y regional no adopte en su vocabulario el fortalecimiento e inclusión del Taxi Colectivo en el sistema de Transporte público, en forma integral, y sigue insistiendo en planteamientos de la década del 90´ sin mayor evolución?
- ¿a qué se debe que aún no se evacuen los reglamentos comprometidos por ley, y que fijan el marco de acción de los subsidios?
- ¿El ejecutivo podrá incorporar mayor cantidad de recursos para los taxis colectivos, básicos, Ejecutivo y Turismo, y subsidiar directamente, incorporando una Glosa en la Ley de Presupuestos; Todos vehículos Perteneciente a la provincia de Santiago y las Comunas de Puente Alto y San Bernardo? Ya que en la modificación de la ley de subsidios se consideró que solo un 5 % de los recursos de las zonas rurales se destine para la provincia de Santiago y las Comunas de San Bernardo y Puente Alto. Priorizando a quienes tengan servicios hacia comunas o zonas rurales
- A raíz de la sobre oferta de Buses, evasión e informalidad ¿el taxi colectivo tendrá los espacios y condiciones de operación en complemento con los otros modos de transporte? Existe mucha incertidumbre y preocupación por la alta cesantía que tiende a ocasionarse.
- ¿QUIÉN RESPONDE POR LA ALTA CESANTÍA Y DAÑO ECONÓMICO OCASIONADO, por la ausencia de una política pública coherente e inclusiva que lo integre de forma efectiva al taxi colectivo en el sistema de transporte público?

e) Botón de muestra, Con falta de diálogo efectivo y permanente el MTT impulsa una CONSULTA PÚBLICA DEL REGLAMENTO “MODIFICACIONES AL DECRETO SUPREMO 212, DE 1992, SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS”

NO COMPARTIMOS Y RECHAZAMOS la propuesta y la forma poco participativa como se esta llevando a cabo el proceso de modificación. La figura institucional encargada de velar por el desarrollo del transporte menor se percibe como débil y con escasa capacidad de interlocución real con los actores del rubro. A esto se suma una actitud distante por parte de las autoridades centrales y regionales, que no han promovido espacios de diálogo vinculante ni mecanismos permanentes de participación con los gremios del taxi colectivo. La consulta pública, en muchos casos, se ha limitado a procedimientos formales sin impacto real en la toma de decisiones.

En la propuesta NO se considera el componente económico que ayude en la adopción de tecnología y mejoramiento de los Servicios, ni avance en las condiciones de operación. Sumado a que en la Región Metropolitana; La evasión del sistema Red, La sobre oferta de buses, la Falta de condiciones y garantías de trabajo efectivas para la operación de la actividad y la informalidad ha provocado una crisis económica importante en operadores y entidades prestadoras de los servicios, sin tener luces de integración e inclusión en sistema, a pesar del clamor de los distintos gremios involucrados.

- f) A raíz de la demora en el reglamento de la ley de Subsidio NO se ha podido avanzar en una ELECTROMOVILIDAD DESCENTRALIZA, CON SENTIDO REGIONAL, siendo el MTT un obstaculizador y cómplice de la burocracia del Ministerio de Energía.
- Modificación del DS 44/2011 del MTT, permitiendo acceder en condiciones reales a la modernización.
 - El Subsidio del programa MI TAXI ELÉCTRICO del ministerio de energía, excluye, es ineficiente y burocrático.

ES FUNDAMENTAL VUESTRO APOYO

- a) en el reconocimiento efectivo del taxi colectivo como parte integral del transporte público a nivel regional y nacional, accediendo a los beneficios y bondades del sistema, entregando conectividad real, con subsidios permanentes a las entidades prestadoras de los servicios, conductores y microempresarios. Apostar al fortalecimiento del transporte menor, especialmente en regiones, 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.**

- b) Son muchas las familias que confían en la gestión y las decisiones acertadas del Gobierno y del Estado de Chile comprometido con el desarrollo de este sector, al objeto de que pueda salir de la inequidad al ser solo el colchón de la cesantía y el autoempleo, cuya integración debiese concretarse con acciones tangibles y específicas.**

- c) TEMAS QUE HAN SIDO IMPOSIBLE DE ABORDAR SERIAMENTE CON EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES. ANTE LA CONSTANTE NEGATIVA DE NO OTORGAR AUDIENCIAS. POR LO TANTO SOLICITAMOS VUESTRA INTERVENCIÓN ANTE LA CRISIS QUE AFECTA AL SECTOR.**



MUCHAS GRACIAS

