

INFORME SOBRE CONSULTA PÚBLICA

REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PRIVADO REMUNERADO DE PASAJEROS

I. Resumen ejecutivo

En el marco de la participación ciudadana en la gestión pública, se llevó a cabo el proceso de consulta pública de la propuesta de Reglamento de los Servicios de Transporte Privado Remunerado de Pasajeros, que tiene por objeto derogar y reemplazar orgánicamente el Decreto Supremo N° 80, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Se contabilizaron 446 registros de observaciones en total. En cuanto a la distribución según los títulos del reglamento que declaran estar comentando, puede señalarse lo siguiente:

Título consultado	N° consultas	Porcentaje sobre el total
Título I Disposiciones generales	45	10,09%
Título II De la base de datos y procedimientos asociados	14	3,14%
Título III De los conductores y vehículos	351	78,70%
Título IV De los deberes y las restricciones	20	4,48%
Título V De la fiscalización y control	16	3,59%
Título VI Disposiciones transitorias	0	0,00%
Total	446	100,00%

Cuadro 1: Observaciones por Título del Reglamento

Es necesario señalar que, a lo largo del análisis, fue posible observar que no necesariamente los contenidos de las consultas guardaban relación directa con el título señalado.

A. Composición por interacción hacia la consulta

Del total de 446 consultas analizadas, se identificó la siguiente distribución por tipo de interacción:

Tipo de interacción	N° consultas	Porcentaje
Comentario	77	17%
Consulta	19	4%
Reclamo	284	64%
Sugerencia	66	15%
Total	446	100%

Cuadro 2: Observaciones por interacción a la propuesta de Reglamento

B. Distribución por sector declarado

Los principales sectores que participaron en el proceso son:

Sector	Nº consultas	Porcentaje
Carabineros	1	0,2%
Fabricante	1	0,2%
Gobierno	1	0,2%
Parking	1	0,2%
Taxis ejecutivos	1	0,2%
Transporte Privado	216	48,4%
Turismo	205	46,0%
Usuarios	20	4,5%
Total general	446	100,00%

Cuadro 3: Sectores que participaron de la consulta pública.

C. Posición frente al reglamento

Del total de respuestas con posición explícita frente a la propuesta de reglamento, se obtiene lo siguiente:

Aprueba	Nº consultas	Porcentaje
No	415	93%
Si	13	3%
Tal vez	18	4%
Total general	446	100%

Cuadro 4: Posición de los participantes del reglamento

La oposición al reglamento se concentra principalmente en las disposiciones relativas al tipo y capacidad de vehículos habilitados para prestar el servicio.

II. Depuración de las temáticas clasificadas

Del total de consultas, se identificó la siguiente distribución por materia planteada:

Tema	Nº consultas	Porcentaje
Antigüedad	5	1,1%
Capacidad	346	77,6%
Cilindrada	1	0,2%
Conductores	2	0,4%
Discapacidad	1	0,2%
Fiscalización	6	1,3%
Formato del reglamento	1	0,2%
Identificación del servicio	1	0,2%
Implementación	19	4,3%
Licencia	5	1,1%
Medios de pago	2	0,4%
Modernización	4	0,9%
Paradas y detenciones	1	0,2%
Seguridad vehicular	1	0,2%
Subsidios	1	0,2%
Tipos de servicio	1	0,2%
Vehículos transformados	2	0,4%
Vigencia autorización	5	1,1%
Sin contenido/insuficiente	42	9,4%
Total general	446	100,0%

Cuadro 5: Observaciones por materia tratada en el reglamento

Del análisis de las materias observadas, se aprecia que predomina ampliamente lo referido a la materia capacidad de los vehículos (77,6%), disposición contenida en el artículo 20 del reglamento propuesto. Las consultas sobre otras materias son marginales en términos cuantitativos.

III. Análisis de la oposición a la propuesta del Artículo 20

En este artículo se establecen dos condiciones para los vehículos que pueden prestar el transporte privado: primero, que solo pueden ser buses o minibuses, a diferencia del actual reglamento que permite vehículos menores que realicen servicios de transporte de turismo; y segundo, que la capacidad mínima del minibús es de 10 asientos, a diferencia del actual reglamento que permite minibuses con capacidad mínima de 7 asientos.

A. Sectores clave

De los sectores que comentaron la materia específica, y argumentan en alguna medida su posición se aprecia lo siguiente:

Sector	Nº consultas	Porcentaje
Carabineros	1	0,3%
Gobierno	1	0,3%
Parking	1	0,3%
Taxis ejecutivos	1	0,3%
Transporte Privado	144	49,0%
Turismo	130	44,2%
Usuarios	16	5,4%
Total general	294	100,0%

Cuadro 6: Observaciones realizadas por sectores clave

Es claro que los reclamos u observaciones se concentran en los sectores del Turismo (operadores turísticos, guías, gremios del turismo, etc.); y el Transporte Privado Remunerado, puntualmente prestadores de servicios de corta distancia o servicios personalizados (diseñados para pocos pasajeros).

En tal sentido, los reclamos se centran en el hecho que la regulación no incluya vehículos de 10 o menos asientos.

B. Núcleo argumentativo presentado por el sector transporte privado remunerado.

Los operadores de transporte privado que realizaron comentarios sobre esta materia manifiestan que no se ajusta a la realidad del mercado y que podría generar concentración, favoreciendo intereses específicos de las empresas de buses y minibuses, en desmedro de los vehículos de menor tamaño. Advierten impactos laborales y económicos, como la pérdida de empleos e inversiones ya realizadas, junto con ineficiencias operacionales y mayores costos asociados a la exigencia de vehículos de mayor tamaño, considerados además poco sustentables en términos medioambientales. Asimismo, estos operadores critican que se eliminen servicios personalizados, duales e individuales, restringiendo la flexibilidad del servicio privado e impidiendo traslados en vehículos de menor capacidad, ampliamente utilizados y disponibles en el mercado. También cuestionan el plazo de transición, estimándolo como insuficiente, y la exigencia de subsanar autorizaciones en plazos acotados, calificando la medida como drástica. En este contexto, diversos consultantes proponen alternativas como la inclusión de distintos tipos de vehículos y criterios más acordes a las condiciones operacionales actuales, destacando que ciertas restricciones excluyen vehículos funcionales y accesibles, sin una justificación técnica suficiente.

C. Núcleo argumentativo presentado por el sector turismo.

Los representantes del sector turismo que realizaron comentarios sobre esta materia manifiestan su desacuerdo con la propuesta, argumentando que no se ajusta a la realidad del mercado ni a las particularidades operacionales de la actividad, especialmente en zonas extremas o de difícil acceso. Se advierte, por el sector, que las exigencias podrían generar concentración de mercado y favorecer intereses de la industria de buses; afectando la competencia y reduciendo la flexibilidad del servicio privado, incluyendo la eliminación de servicios individuales o duales y de transporte especializado para turismo, empresas o personas con necesidades específicas. Asimismo, anticipan impactos laborales y económicos significativos, como la pérdida de empleos e inversiones, junto con ineficiencias operacionales y mayores costos tanto para operadores como para los pasajeros, derivados del encarecimiento de los vehículos exigidos. También se cuestiona el plazo de transición, considerado insuficiente, y se plantean propuestas alternativas como la inclusión de distintos tipos de vehículos, umbrales diferenciados y el reconocimiento de servicios con unidades de menor capacidad (como vehículos 4x4 o de menos de 10 asientos) fundamentales para experiencias turísticas personalizadas.

IV. Análisis de los artículos más comentados

A. Artículo 20 — De los vehículos con los cuales se puede prestar el servicio

El artículo 20 es la disposición más comentada del bloque analizado. Concentra la gran mayoría de las consultas (aproximadamente el 77,6%) lo que lo convierte en el punto crítico del proceso de consulta pública.

La norma establece que el transporte privado remunerado de pasajeros deberá prestarse exclusivamente con buses y/o minibuses, definiendo minibús como aquel vehículo con capacidad de 10 a 17 asientos y bus como aquel con capacidad superior a 17 asientos, excluida la butaca del conductor.

Las observaciones al Artículo 20 se articulan en torno a dos ejes principales:

1. La exigencia de una capacidad mínima de 10 asientos para minibuses, que excluye minibuses de 7 a 9 asientos actualmente habilitados bajo el D.S. N° 80.
2. La exclusión de categorías de vehículos (tipo SUV, station wagon, camionetas 4x4) que el sector considera esenciales para ciertos tipos de servicio, especialmente el turismo privado, los traslados de grupos pequeños y la operación en zonas de geografía extrema.

Respuesta institucional sobre el artículo 20

Entendiendo este punto como el más comentado en la consulta pública, se revisará en profundidad. En particular, los argumentos relativos al acceso geográfico, la ineficiencia operativa para grupos pequeños y la revisión del umbral de asientos serán revisados con detención en el análisis posterior a la consulta pública. La estandarización del parque vehicular responde a criterios de seguridad y formalización del sector, los cuales son compatibles con la evaluación de un umbral de capacidad mínima que refleje la realidad operativa del mercado nacional.

B. Artículo 19 — De los conductores y de la licencia exigida

Algunas consultas del bloque abordan las exigencias de licencia de conductor profesional establecidas en el artículo 19. El argumento central es que la exigencia de licencia profesional, combinada con la restricción del artículo 20, generaría un doble obstáculo de acceso al servicio. Una propuesta plantea exigir licencia A2 a los conductores de vehículos menores sin eliminar dicha categoría del registro habilitado.

C. Artículo 24 — De la antigüedad máxima

Hay dos consultas que se refieren a los parámetros de antigüedad máxima establecidos en el artículo 24. Una propone mantener la antigüedad a 18 años en la Región Metropolitana, y otra plantea revisar el límite general con incentivos para vehículos eléctricos e híbridos.

D. Disposiciones Transitorias — Artículo 2

Existen algunos comentarios referidos a los plazos de implementación establecidos en las disposiciones transitorias, donde señalan es que el plazo de 6 meses para la caducidad de autorizaciones de vehículos distintos a buses y minibuses es insuficiente, considerando las inversiones ya realizadas por los operadores actuales. Las propuestas van desde un plazo de adecuación de 5 años hasta la solicitud de apoyo estatal para reconversión de flota.

E. Otras disposiciones comentadas

En menor medida, se recibieron observaciones a los siguientes artículos:

- Artículo 26 (tacógrafo): se propone limitar su exigencia exclusivamente a buses.
- Artículo 27 (deberes): se propone precisar la identificación del servicio.
- Artículo 28 (restricciones): se solicita eliminar la prohibición de detenerse en paradas de transporte público y se plantea que el uso de máquinas Transbank no debe asimilarse a taxímetro.
- Artículo 29 (fiscalización): se solicita mayor fiscalización al transporte pirata.
- Artículo 12 (cartola): se consulta por la reducción del plazo de cartola a 3 años.

V. Conclusiones

El proceso de consulta pública del Reglamento de los Servicios de Transporte Privado Remunerado de Pasajeros ha recibido una respuesta masiva y altamente focalizada. De las consultas u observaciones clasificadas, un 77,6% de las consultas se concentra en el artículo 20, que define los vehículos habilitados para prestar el servicio y la capacidad mínima que deben tener.

La oposición entre quienes declaran una posición explícita, proviene de un sector que incluye empresarios del transporte privado, gremios del turismo, y conductores u operadores independientes.

Cabe señalar que, uno de los motivos para exigir un mínimo de asientos, según expresa el artículo 20 propuesto, supone aumentar la capacidad de minibús para efectos de una mayor capacidad de traslado (quedando 10 a 17 asientos excluida la butaca del conductor). Esta exigencia, a su vez, implica que la gran mayoría de conductores requeriría licencia profesional, según lo dispuesto en el artículo 12° del decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de tránsito. Esto último, en miras a profesionalizar la industria del transporte privado remunerado y entregar mayor seguridad en los viajes.

También es importante aclarar que con esta propuesta no se elimina el transporte de menor capacidad para el turismo, sino más bien, se deja de regular por parte de esta Subsecretaría, atendido que los aspectos relevantes de regular obedecen a las directrices y exigencias sectoriales propias del turismo, como actividad esencial, materia que no quedaría regulada por este reglamento. En línea de esto, se destaca que, en virtud del principio de coordinación en el Estado, cualquier cambio será informado y consensuado debidamente a la autoridad de Turismo (Subsecretaría de Turismo y Servicio Nacional de Turismo) para eventuales ajustes en otros reglamentos de dicho sector.

La Subsecretaría de Transportes tomará en consideración las observaciones recibidas para el análisis técnico del reglamento; sin perjuicio de que las objeciones al artículo 20, relativas al umbral de capacidad mínima—como se ha explicado en este informe— busca distinguir taxativamente la actividad del transporte y la actividad del turismo.