



Minuta explicativa

Adecuación de Normas de Emisión de Tarjetas de Pago para habilitar su funcionamiento fuera de línea en sistemas de transporte público masivo regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Antecedentes

En junio de 2025 el Banco Central sometió a consulta modificaciones al Capítulo III.J.1 del Compendio de Normas Financieras con el fin de facilitar que las tarjetas de pago abiertas -crédito, débito y prepago- puedan ser usadas para pagar viajes en los **Sistemas de Transporte Público Masivos (STPM)** regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) ^{1/}, bajo un esquema de validación fuera de línea.

Tras la recepción de los comentarios de aquella instancia, en enero de 2026 se abrió un segundo proceso de consulta, que incluyó un conjunto de modificaciones para incorporar los comentarios recibidos originalmente^{2/}. Esta segunda consulta recibió más de 70 comentarios y observaciones de emisores, operadores, marcas, asociaciones gremiales y el MTT.

Esta minuta resume los principales comentarios recibidos en esta segunda etapa y los ajustes finalmente incorporados a la norma.

1. Validación fuera de línea y listas de denegación

La validación fuera de línea, tanto para el enrolamiento inicial de las tarjetas en el sistema (primer “tap”), como para la posterior actualización de la listas de denegación -en caso de que no existan fondos suficientes o las tarjetas se encuentren bloqueadas- fue uno de los aspectos más comentados durante los dos periodos de consulta pública.

^{1/} El detalle de las modificaciones publicadas en junio de 2025 puede ser revisado en la minuta explicativa publicada en aquella ocasión, disponible en: <https://www.bcentral.cl/contenido/-/detalle/consulta-hasta-el-15072025>

^{2/} El detalle de los cambios presentados en enero de 2026 puede ser revisado en la sección de consultas públicas, disponible en: <https://www.bcentral.cl/contenido/-/detalle/consulta-hasta-el-18022026>



En tal sentido, para comprender el alcance de las observaciones resulta necesario distinguir las etapas de uso, validación y cobro que se observan en este tipo de sistemas y que se replican en el caso nacional, de acuerdo con las condiciones establecidas por el MTT en su [Resolución Exenta N°863](#), para el transporte público metropolitano:

- **Validación fuera de línea.** Con un primer “tap” que habilita el acceso con verificaciones básicas de la tarjeta de pago (autenticidad y vigencia de las tarjetas).
- **Suspensión por falta de fondos.** Múltiples verificaciones del estado de las tarjetas utilizadas durante cada ciclo de liquidación, de manera de identificar los viajes realizados con tarjetas sin saldo suficiente, de forma tal que éstas sean incorporadas en la **lista de denegación** que impida su uso hasta que se disponga del saldo suficiente para cubrir y pagar los saldos insolutos.
- **Tarjetas bloqueadas.** Verificación adicional del estado de las tarjetas que, habiendo sido válidamente emitidas, hayan sido utilizadas encontrándose bloqueadas por extravío, hurto, robo, fraude o cualquier otra causa, para incorporarlas en la respectiva lista de denegación.
- **Liquidación agregada al final de un ciclo.** Consolidación y envío de los viajes para autorización y liquidación al final de cada ciclo diario, previa agregación y tarificación según tramos, tipo de transporte y duración.
- **Cobros recurrentes de saldos adeudados.** Gestiones sucesivas de recobro por parte del STPM ante viajes efectuados sin fondos, hasta que sea posible debitar los montos faltantes y restituir las coberturas efectuadas por los emisores, cuando corresponda^{3/}.

Los comentarios se dividieron entre quienes pidieron mayor flexibilidad para ajustarse a los criterios del MTT y de las marcas, y quienes solicitaron regular explícitamente parámetros y responsabilidades.

³ / Los Emisores solo podrán efectuar cargos por los eventuales saldos adeudados en las respectivas cuentas, en la medida que el Sistema de Transporte Público realice las señaladas acciones de cobro recurrentes. De esta forma, el cobro recurrente de los saldos adeudados por los titulares de las tarjetas se alinea a las condiciones operativas definidas por el Ministerio, reforzando además el principio de que las cuentas vistas y de pago con provisión de fondos no pueden sobregirarse, y que fuera uno de los aspectos que generaba dudas por parte de los emisores de tarjetas sin líneas de crédito asociadas.

Al respecto, es importante señalar que el propósito de la norma definitiva no es regular el detalle del funcionamiento de este sistema, sino más bien definir las condiciones mínimas para **habilitar la validación fuera de línea**, sin fijar parámetros operacionales específicos, pues estos corresponden al ámbito propio de la relación entre el STPM y los emisores y operadores de tarjetas participantes. En tal sentido, la norma obliga a que el sistema que se habilite contemple múltiples verificaciones durante el día, para identificar la suficiencia de saldos y su incorporación en las listas de denegación, sin establecer un parámetro de actualización fijo, de forma que los sistemas se puedan ir adaptando al mejoramiento de las condiciones tecnológicas. Lo mismo ocurre con el momento de la incorporación de las tarjetas bloqueadas.

Lo anterior es compatible con lo definido en la citada Resolución N°863/2025, que exige **actualizaciones de la lista de denegación cada 60 minutos**, junto con la posibilidad de incorporar en dicha lista, al final de ciclo, los casos de robos, pérdidas o bloqueos. Sobre esto último, el MTT señaló que actualmente resulta técnicamente inviable ingresar tarjetas bloqueadas antes del primer *tap*, dado que no existiría capacidad de almacenamiento en los validadores de los sistemas de transporte.

Respecto de lo anterior, cabe recalcar que estas nuevas disposiciones en nada alteran lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley N°20.009, relativo a la responsabilidad de los emisores de tarjetas de pago por las transacciones efectuadas con tarjetas previamente bloqueadas en el marco de la referida ley⁴.

Por lo tanto, ante la preocupación planteada por la responsabilidad que le cabe a cada parte, dadas las condiciones de actualización de la lista de denegación, según sea el caso (falta de fondos o bloqueo de tarjetas), la norma contempla la posibilidad de solicitar la exclusión del sistema (como se explica más adelante), lo que a su vez debiera generar los incentivos para que todas partes de sistema vayan mejorando la gestión de las listas de denegación -por ejemplo, para aumentar la frecuencia de

⁴ / El artículo 3° de la Ley N°20.009 señala: “En el caso de que los medios de pago a que se refiere esta ley sean utilizados con posterioridad al aviso de extravío, hurto, robo o fraude, el emisor será responsable de tales operaciones y sus consecuencias económicas, en virtud de lo señalado en el artículo anterior.

Por ende, el usuario del respectivo medio de pago quedará liberado de responsabilidad por estos conceptos, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiere corresponderle con motivo del extravío, hurto, robo o fraude respectivo.

Las cláusulas de los contratos que impongan el deber de prueba sobre el usuario, por operaciones realizadas con posterioridad al aviso de extravío, hurto, robo o fraude, no producirán efecto alguno y se tendrán por no escritas.”



actualización de las tarjetas bloqueadas por extravío, hurto, robo o fraude- y las capacidades de almacenamiento de los validadores.

2. Monto garantizado y exclusión opcional para los emisores de tarjetas con perfiles más riesgosos

Otro punto levantado por diversas entidades fue el monto que los emisores deben cubrir -**monto garantizado diario**- cuando los viajes se efectúen con tarjetas sin saldo suficiente, tanto por su pertinencia como por el límite mismo. Actualmente el límite está definido por el MTT en función del modelo de recaudación del sistema de transporte y los patrones habituales de uso, equivalentes a dos viajes diarios por usuario.

Algunos participantes solicitaron que el costo de los viajes impagos sea asumido por el STPM, o que la cobertura se limite a un solo viaje^{5/}. Otros mencionaron que las tasas de rechazo observadas en los pilotos han sido relevantes (3,3%, de los cuales un 1,1% calificarían como no recuperables).

Por su parte, el MTT destacó la importancia del monto garantizado para resguardar recursos públicos y la sustentabilidad del sistema. También cabe señalar que en marzo de 2026 el MTT redujo el monto garantizado a \$2.000^{6/}.

La norma definitiva mantiene un enfoque neutral, permitiendo que el sistema establezca una cobertura, total o parcial, ya sea por parte de los Emisores, Operadores o el propio STPM y sin que ello obste a que operen los resguardos o garantías ya establecidas en los contratos con las Marcas, para el normal funcionamiento de los sistemas de pago.

En este mismo sentido, de acuerdo con las condiciones vigentes, los emisores se verían expuestos a un máximo diario de cobertura de \$2.000 por tarjeta, lo que en la mayoría de los casos debiera ser recuperado por sucesivas gestiones de cobro que debe efectuar el STPM sobre los saldos insolutos. El remanente, que pudiera

^{5/} Dado que las cuentas vista y cuentas de pago con provisión de fondos no admiten sobregiros, algunos emisores plantean que parte de los viajes efectuados sin fondos finalmente tendrían que ser absorbidos por la propia empresa emisora de tarjetas. Al respecto, cabe señalar que la facultad taxativa establecida en el N°3 del artículo 35 de la Ley Orgánica del Banco Central de Chile, solo lo habilita para autorizar créditos y sobregiros asociados a las cuentas corrientes.

^{6/} Ver Resolución N°1024/2026: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1222119>



corresponder a saldos tarjetas bloqueadas de manera permanente, debiera ser mitigado con sucesivas mejoras los sistemas de actualización de las listas.

Sin embargo, en la medida que los parámetros de funcionamiento del sistema no sean compatibles con su nivel de tolerancia al riesgo, tanto financiero como operacional, se permite a los emisores de todo tipo de tarjetas solicitar - a la entidad que revista el carácter de “Titular de la Marca” de las Tarjetas- la **exclusión total o parcial de sus tarjetas del esquema fuera de línea.**

Sobre esto último, si bien varias entidades comentaron que la exclusión podría afectar la aceptación universal de tarjetas y generar una fragmentación del sistema, también se sugirió que tal exclusión fuera basada en criterios de riesgo, reconociendo los efectos negativos que se podrían observar en cierto tipo de emisores que atienden a segmentos más riesgosos, y no solo en el caso de débito y prepago. Igual situación puede ocurrir con aquellos emisores que presentan altas tasas de uso fraudulento, caso en que la ley no permite efectuar cargos al cliente sobre tarjetas bloqueadas.

Como medida de transparencia y para seguir evaluando las condiciones definidas en la norma, se exige el envío de información, tanto a la CMF como el BCCh, con indicadores de desempeño del sistema (tarjetas habilitadas y excluidas, tasas de rechazo, montos cubiertos por las garantías, etc.).

Asimismo, se contempla que los emisores que soliciten la exclusión de sus tarjetas de estos sistemas informen de ello tanto a sus tarjetahabientes, mediante correos electrónicos, mensajes de texto, cartolas o estados de cuenta que emitan; como al público en general, mediante avisos publicados en sus respectivos sitios Web y redes sociales.

3. Afiliación del STPM al Sistema y relación contractual entre las partes

Este aspecto también generó observaciones contrapuestas, tanto en el primer como el segundo periodo de consulta pública. Por un lado, diversas entidades hicieron notar que la suscripción de contratos bilaterales entre cada emisor y el STPM puede ser engorrosa, no asegura que todas las tarjetas puedan funcionar bajo este modelo y no se condice con el funcionamiento del modelo de 4 partes. Otro grupo señaló que debiese existir un contrato especial donde se acuerden las condiciones operacionales y las responsabilidades financieras.



Dado lo anterior, y considerando que la norma contempla la alternativa de solicitar la exclusión del referido sistema (según lo señalado en el numeral anterior), la norma precisa que **la afiliación de STPM puede ser convenida en sus diversas formas**, vale decir, directamente con los emisores o a través de la suscripción de contratos con los operadores, bajo el modelo de cuatro partes.

También se aclara que la adhesión al sistema también puede ser efectuada por un Operador, el que asume la responsabilidad de pago, en la medida que las transacciones sean validadas y corresponda a los emisores efectuar la liquidación de las mismas al final del ciclo de operación, conforme a los umbrales de garantía y condiciones de funcionamiento establecidas por la autoridad de transporte⁷.

4. Aceptación de tarjetas emitidas en el extranjero

Algunas entidades señalaron que la exclusión de las tarjetas internacionales de débito y prepago no era factible operativamente ni tampoco era evidente el objetivo prudencial detrás de la restricción. También se mencionó la dificultad para incluir transacciones internacionales dentro de los montos garantizados, que según la experiencia internacional tampoco resultaría aplicable.

Considerando lo anterior, la norma finalmente permite que todas las tarjetas emitidas en el extranjero puedan funcionar mediante validación fuera de línea si utilizan alguna de las modalidades de operación establecidas en el Título VI del Capítulo III.J.2. En estos casos, no aplica la cobertura en favor del STPM, sin perjuicio de acuerdos bilaterales que puedan establecerse.

5. Otros comentarios

Se reiteraron sugerencias sobre información a los usuarios, de fomento a la educación financiera y conformación de mesas de trabajo. Al respecto, cabe recordar que la normativa del Banco Central se limita a establecer condiciones prudenciales

⁷ / En términos prácticos, los operadores asumen la responsabilidad de pago, en la medida que esta también sea atribuible al emisor. Por ejemplo, una transacción rechazada por falta de fondos que se encuentre bajo el umbral de \$2.000 -según lo establecido en la Resolución N°863- debe ser asumida por el emisor, quien a su vez está obligado a traspasar dichos fondos al Operador, que en este caso sería que asumen la responsabilidad ante el Sistema de Transporte.



generales para los emisores y operadores de tarjetas que participen de este sistema y no regula aspectos operacionales propios del sistema de transporte, ni limita las medidas que la propia industria pueda adoptar en esas materias.

En atención a lo anterior, es importante que los participantes de la industria calibren el flujo de información necesaria para gestionar el funcionamiento de las tarjetas fuera de línea, de cara a la información a la que debiera acceder el tarjetahabiente. En este mismo sentido, si la información o las interfaces de acceso no resultan suficientes y eficientes, los emisores no tendrán incentivos para mantenerse en el sistema, dado los riesgos operacionales que ello conlleva.

Finalmente, se reitera que **la norma publicada tiene como propósito establecer las condiciones mínimas para compatibilizar las normas prudenciales para la emisión y operación de tarjetas de pago definidas el BCCh, con las particularidades de su funcionamiento dentro de los sistemas de transporte público masivo en todo el país** -fuera de línea y sujeto a ciertas condiciones particulares de recaudación- sin pretender regular aspectos operacionales que por su naturaleza, no pueden ser predefinidos a través de las normas de este Instituto Emisor.