



Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 12YY
Reg. 248GG

I.F. N° 248/17.11.2023
I.F. N° 158/07.09.2022
I.F. N° 133/16.08.2022

I.F. N° 118/01.08.2022
I.F. N° 098/05.07.2022
I.F. N° 091/24.06.2022

Informe Financiero Sustitutivo

Indicaciones al proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros

Boletín N°15.140-15

I. Antecedentes

El presente proyecto de ley introduce modificaciones a la ley N°20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

En primer lugar, actualiza el monto del subsidio permanente que tiene como objetivo compensar las diferencias entre ingresos y costos de operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, el que podrá ascender a un máximo de \$492.000.000 miles anuales, denominado en pesos del año 2023, para (i) la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. El mismo monto será destinado a (ii) la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país.

Adicionalmente, crea un único aporte especial, que fusiona los denominados Aporte Especial y Aporte Especial Adicional, hasta el año 2032, para el transporte y conectividad regional, por hasta \$423.000.000 miles anuales, denominado en pesos del año 2023, por sobre el monto del subsidio permanente, para las zonas del punto (i) anterior. El mismo monto será destinado a las zonas del punto (ii).

Asimismo, reemplaza el Fondo de Apoyo Regional (FAR) vigente por un Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, el que se financiará con las transferencias del subsidio permanente y del aporte especial, que sean establecidas para las zonas del punto (ii) anterior. Los gastos e inversiones que se podrán realizar con cargo al Fondo serán los mismos que los del Fondo de Apoyo Regional, incorporando además gastos asociados a bienes, operación o servicios necesarios para el transporte o la modernización de la gestión de los sistemas. Finalmente, se incorpora la disposición que al menos un 30% de los recursos asignados a cada región con cargo al Fondo deberá destinarse al financiamiento de proyectos de renovación o modernización de flota, proyectos de infraestructura para el transporte público y su modernización, y/u operación de sistemas de transporte público.

En cuarto lugar, el proyecto de ley establece que, en cada región del país, con excepción de la Región Metropolitana, por iniciativa del gobierno regional que corresponda, se



Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 12YY
Reg. 248GG

I.F. N° 248/17.11.2023
I.F. N° 158/07.09.2022
I.F. N° 133/16.08.2022

I.F. N° 118/01.08.2022
I.F. N° 098/05.07.2022
I.F. N° 091/24.06.2022

podrá constituir un Directorio Regional del Transporte Público, el cual velará por el diseño y la coordinación entre los distintos tipos de transporte público, a fin de asegurar la mayor calidad de servicio a los usuarios de las distintas modalidades de transporte público en la región, y un desarrollo territorial orientado a la movilidad sostenible.

Además, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) podrá ejecutar o autorizar programas piloto, con un plazo máximo de 2 años, que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o evaluar la extensión geográfica de los sistemas o servicios de transporte público, los que serán financiados con los recursos del subsidio del artículo 2° de la ley. Asimismo, dicho Ministerio, en conjunto con el Ministerio del Interior o Ministerio de Hacienda, según corresponda, deberá informar del destino de los recursos por aplicación del mecanismo de subsidio de cargo fiscal para el transporte público remunerado de pasajeros, así como sobre la implementación de los programas anti evasión, de los resultados obtenidos por la aplicación del referido programa durante el año anterior, entre otros, al Congreso Nacional.

Finalmente, el proyecto de ley introduce modificaciones a la ley N°18.696 que autoriza la importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros y a la Ley de Tránsito. En el caso de la primera, para permitir al MTT designar un administrador provisional en las zonas reguladas que estén operando en las zonas del punto (ii) mencionado anteriormente, ampliar la definición de "bienes afectos" a los servicios de transporte público de pasajeros prestados bajo un régimen de concesión de uso de vías o modalidad equivalente; entre otras. En el caso de la segunda, para establecer la obligación a los pasajeros de tratar respetuosamente al personal de conducción, pudiendo este último requerir la intervención de la fuerza pública al interior del bus de ser necesario; y para establecer como infracción gravísima el no pagar la tarifa de transporte público remunerado de pasajeros.

II. Efecto del Proyecto de Ley sobre el Presupuesto Fiscal

La modificación de la ley N°20.378 actualiza el monto del subsidio permanente y mantiene constante los recursos otorgados mediante aportes especiales, fusionando en una sola transferencia el aporte especial y el aporte especial adicional, y extendiendo su vigencia hasta el año 2032. La siguiente tabla muestra el efecto fiscal del proyecto de ley.



Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 12YY
Reg. 248GG

I.F. N° 248/17.11.2023
I.F. N° 158/07.09.2022
I.F. N° 133/16.08.2022

I.F. N° 118/01.08.2022
I.F. N° 098/05.07.2022
I.F. N° 091/24.06.2022

Tabla 1. Mayor gasto fiscal por modificaciones a la ley N°20.378
(miles de \$ 2023)

Concepto	Ley vigente (2023)	Proyecto de ley	Mayor gasto fiscal
Subsidio Permanente (art. 2°)	834.524.786	983.591.983	149.067.197
Aportes art. tercero transitorio (especial y especial adicional)	844.398.045	844.398.045	0
Total	1.678.922.831	1.827.990.028	149.067.197

Nota: los montos de la ley vigente corresponden a los indicados en la Ley de Presupuestos de 2023, que prorrogó la ley N°20.378.

En cuanto al resto de modificaciones que realiza el proyecto de ley a la ley N°20.378 y otras leyes, sus disposiciones serán financiadas con los recursos vigentes de la ley, por lo tanto, no implican mayor gasto fiscal.

Por lo tanto, el presente proyecto de ley irrogará un **mayor gasto fiscal de \$149.067.197 miles de 2023 en régimen**, respecto de la Ley de Presupuestos vigente.

El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de la presente ley durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia, se financiará con cargo al presupuesto de la partida presupuestaria Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y, en lo que faltare, con recursos provenientes de la partida presupuestaria Tesoro Público. En los años siguientes, se estará a lo que considere la Ley de Presupuestos del Sector Público respectiva.

III. Fuentes de información

- Indicaciones al proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros.
- Ley de Presupuestos del Sector Público 2023.



Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 12YY
Reg. 248GG

I.F. N° 248/17.11.2023
I.F. N° 158/07.09.2022
I.F. N° 133/16.08.2022

I.F. N° 118/01.08.2022
I.F. N° 098/05.07.2022
I.F. N° 091/24.06.2022



VALERIA MARTÍNEZ FARIÑA
Directora de Presupuestos

Visado Subdirección de Presupuestos



Visado Subdirección de Racionalización y Función Pública:



Visado División de Finanzas Públicas:

