



Informe Financiero Consolidado

Ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público de pasajeros

Ley N°21.692
Boletín N°15.140-15

I. Antecedentes

La presente ley tiene por objeto introducir modificaciones a las leyes N° 20.378 que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, y N°18.696 que modifica el artículo 6° de la ley N°18.502, que autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros, estableciendo un nuevo marco de financiamiento, con el objetivo de mejorar su calidad, seguridad y accesibilidad.

Entre las principales modificaciones, se ajusta el monto del subsidio estatal 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.

La ley incorpora los siguientes conceptos que podrán ser financiados con cargo a estos recursos (además de los usos permitidos por la ley N°20.378 vigente, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros):

- Subsidiar no solo a los taxis colectivos, sino también a ciclos (bicicletas) como parte del transporte público menor, promoviendo una movilidad más inclusiva y sustentable.
- Ejecutar obras públicas menores y mayores, como estaciones, paraderos y ciclovías, necesarias para la infraestructura del transporte público, por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Financiar programas piloto por un año, renovable por un año adicional, para probar nuevas tecnologías o ampliar el alcance geográfico de los servicios.
- Promover y fortalecer el transporte público en las zonas rurales del país, sobre todo en zonas aisladas. Respecto de ello, se indica que los gobiernos regionales podrán ser quienes prioricen estos proyectos.



Adicionalmente, se 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) mencionadas previamente. El mismo monto será destinado a las zonas del punto (ii).

Este aporte único especial estará destinado a financiar un Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, que reemplazará al Fondo de Apoyo Regional (FAR) vigente. Este Fondo podrá financiar los mismos gastos e inversiones autorizados para el FAR, incorporando además gastos asociados a bienes, operación o servicios necesarios para el transporte o la modernización de la gestión de los sistemas. Al menos un 50% de los recursos del Fondo asignados a cada región deberán 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 regional.

Los recursos del subsidio permanente establecidos para las zonas del punto (ii) mencionado anteriormente también podrán, total o parcialmente, ser utilizados para financiar este Fondo.

Además, se establece que, en cada región del país, con excepción de la Región Metropolitana, el gobierno regional constituirá un Comité 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. Los miembros permanentes de estos comités serán los secretarios regionales ministeriales de transporte y funcionarios de los gobiernos regionales, pudiendo también ser invitados representantes de la academia ad honorem.

La ley también fortalece los mecanismos de supervisión y transparencia, exigiendo al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones reportes trimestrales y anuales sobre la situación financiera del sistema de transporte público, incluyendo detalles sobre los ingresos, gastos y niveles de evasión. Estos informes deben ser enviados al Congreso Nacional y publicados en la web del Directorio de Transporte Público Metropolitano, garantizando un control efectivo del uso de los recursos públicos.

Finalmente, la ley amplía, de tres a cinco años (o hasta que termine la concesión respectiva), el plazo máximo por el que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá contratar directamente un administrador provisional en caso de que el contrato de una concesión de un perímetro de exclusión termine anticipadamente.

II. Efecto de la ley sobre el Presupuesto Fiscal

Esta ley modifica los montos máximos¹ del subsidio permanente al transporte público remunerado de pasajeros y del aporte especial transitorio. En la siguiente tabla se muestran estos montos máximos y el monto vigente establecido en la Ley de Presupuestos 2024. El potencial mayor gasto estaría determinado por dicha diferencia.

**Tabla 1. Mayor gasto fiscal Ley N°21.692
(MM\$ de 2024)**

Concepto	Programa Presupuestario	Subsidio Ley de Presupuestos 2024	Subsidio máximo Ley N°21.692
Subsidio permanente		\$1.018.018	\$1.022.278
Subsidio provincia de Santiago menos comunas de Puente Alto y San Bernardo	Programa 06, Capítulo 01, Partida 19 ⁽ⁱ⁾	\$509.009	\$511.139
Subsidio resto del país	Programa 06, Capítulo 01, Partida 19 ⁽ⁱ⁾	\$509.009	\$511.139
Aporte especial transitorio		\$873.952	\$878.910
Subsidio Transitorio Red Movilidad	Programa 06, Capítulo 01, Partida 19 ⁽ⁱ⁾	\$436.976	439.455
Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional (ex FAR)	Programa 09, Capítulo 01, Partida 50 ⁽ⁱⁱ⁾	\$436.976	439.455
Total		\$1.891.970	\$1.901.188

⁽ⁱ⁾ Programa "Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional", Capítulo "Fisco", Partida "Tesoro Público"; ⁽ⁱⁱ⁾ Programa "Subsidio Nacional al Transporte Público", Capítulo "Secretaría y Administración General de Transportes", Partida "Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones"; ⁽ⁱⁱⁱ⁾ para actualizar los montos de la ley a pesos de 2024, se utilizan las estimaciones de IPC promedio proyectado en el Informe de Finanzas Públicas del 3er trimestre de 2024, que corresponde a una variación promedio entre 2023 y 2024 de 3,89%.

Respecto de los comités regionales del transporte público, su creación no irrogará un mayor gasto fiscal, pues serán financiados con cargo al presupuesto vigente de las instituciones involucradas.

En cuanto al resto de disposiciones de esta nueva ley, serán financiadas con los recursos

¹ Corresponde a mayor gasto fiscal máximo pues la ley establece un subsidio máximo, por lo que los montos asignados en las respectivas leyes de Presupuestos del sector público podrían ser menores.



vigentes de las instituciones involucradas, por lo tanto, tampoco implican un mayor gasto fiscal.

Por lo tanto, la presente ley podría **irrogar un mayor gasto fiscal máximo de \$9.218 millones**, respecto de la Ley de Presupuestos del Sector Público del año 2024 (ley 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.

- Ley N°21.692, que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público de pasajeros.
- Informes Financieros N°248 de 2023, N°22 de 2024 y N°123 de 2024, Dirección de Presupuestos.
- Ley de Presupuestos del Sector Público, año 2024.



Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 277GG

I.F. N° 277/11.10.2024

Visado Subdirección de Presupuestos:



Visado Subdirección de Racionalización y Función Pública:

