

Reporte Evaluación Ex Ante de Diseño 2026

Transporte Público Regional

SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL DE TRANSPORTES

Reformulado - Objetado Técnicamente

I.- ANTECEDENTES

1. Descripción

Impulsar la movilidad de las personas mediante un transporte público moderno, seguro y accesible, tanto en las ciudades como en los sectores más apartados del país, con el fin de construir un país más inclusivo y justo para todos sus habitantes. El Programa Transporte Público Regional, nace con el imperativo de elevar el estándar de calidad de los servicios de transporte público existentes en regiones e impulsarlos donde se requieran, contribuyendo al desarrollo integral de las personas y sus comunidades.

Los recursos de la Ley de Subsidio al Transporte Público (Ley 20.378), son fundamentales para el logro de los objetivos, puesto que permiten realizar inversiones concretas para avanzar en la modernización del transporte público regional. Mediante estos fondos, se implementan subsidios para: proveer de transporte a zonas aisladas del país, rebajar tarifas en el transporte público para adultos y estudiantes, implementar servicios de locomoción gratuita para escolares de sectores apartados, renovar buses y financiar nueva infraestructura vial.

II.- DISEÑO DEL PROGRAMA

1. Propósito

Garantizar sistemas de transportes accesibles, eficientes, seguros y sustentables, que contribuyan a la integración territorial, el desarrollo social y económico y asegurar servicios con altos estándares, que mejore la calidad de vida de la población.

2. Componentes

Componente	Unidad de medida de Producción	Gasto estimado 2026 (Miles de \$ (2025))	Producción estimada 2026 (Unidad)	Gasto unitario estimado 2026 (Miles de \$ (2025))
Acceso al Transporte Público Remunerado de Pasajeros	Servicios	S/I	S/I	S/I

(TPRP) en zonas geográficas con dificultades de				
Servicios de Transporte Público con rebaja tarifaria	Servicios	S/I	S/I	S/I
Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público.	Servicios	S/I	S/I	S/I
Gasto Administrativo		S/I		
Total		0		
Porcentaje gasto administrativo		0,0%		

3. Población

I. Descripción y cuantificación de la población potencial

Descripción de la población potencial	La población potencial se considera como toda la población que puede acceder al transporte público subsidiado y corresponde a la población total de Chile excluyendo la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo. Datos extraídos del Instituto Nacional de Estadísticas.
Cuantificación de la población potencial	12.899.712
Unidad de medida de la población potencial	personas
Metodología para cuantificar la población potencial	Corresponde a la población total de Chile excluyendo la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo. Datos extraídos del Instituto Nacional de Estadísticas. La población potencial se considera como toda la población que puede acceder al transporte público subsidiado, y es equivalente a la población objetivo, dado que toda la población que presenta el “problema público”, que puede ser estar aislada por carencia de transporte y alejada de servicios, sea previamente definido en base a la Metodología de Evaluación de Aislamiento y por tanto corresponde también a la población que cumple con los criterios de focalización, es decir, aislamiento geográfico. Para el caso de las áreas reguladas, se considera el mismo criterio de población en donde corresponde a los posibles usuarios del transporte público mayor en zonas con servicios definidos por condiciones de operación y perímetros de exclusión.

II. Criterios de focalización para determinar la población objetivo

Descripción de la población objetivo	La población objetivo, corresponde a la población beneficiaria la cual efectivamente utiliza el transporte público en zonas geográficas distintas a las Provincias de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.
--------------------------------------	---

Variable	Criterio
Índice de priorización para transporte escolar	Índice mayor o igual a 2
Aislamiento geográfico	Grado de aislamiento geográfico Crítico
Ruralidad	Zona/localidad definida como rural
Nivel de ingreso	Ingreso familiar per-cápita promedio menor a la línea de la pobreza

III. Población y cobertura

Concepto	2026	2027	2028	2029
Población Objetivo	8.108.884	8.108.884	8.108.884	8.108.884
Población Beneficiaria	6.172.567	0	0	0
Cobertura (Beneficiaria/Potencial)	47,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Cobertura (Beneficiaria/Objetivo)	76,1%	0,0%	0,0%	0,0%

4. Seguimiento (indicador de propósito y fórmula de cálculo)

Nombre del Indicador	Fórmula de Cálculo	Información adicional	2024 (Efectivo)	2025 (Estimado)	2026 (Estimado)
Porcentaje de población usuaria anual con acceso a transporte público subsidiado por la DTPR	$((\text{Cantidad de usuarios con acceso a transporte público subsidiado por la DTPR en el periodo } t / \text{Cantidad de personas viviendo en territorio nacional en el periodo } t, \text{ excluyendo la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto}) * 100$	Unidad de medida: % Dimensión: Eficiencia Periodicidad: Anual Sentido de medición: Ascendente	62,86%	62,86%	62,86%
Porcentaje de micros renovadas por vehículos nuevos durante el periodo t.	$(\text{Número de micros renovadas con vehículos nuevos en el periodo } t / \text{Número total de micros vigentes del parque automotriz del$	Unidad de medida: % Dimensión: Sin Información	4,62%	4,62%	4,62%

Evaluación Ex Ante de Diseño – Proceso de Formulación Presupuestaria 2026

	transporte público regional durante el periodo t)*100	Periodicidad: Anual Sentido de medición: Ascendente			
--	---	--	--	--	--

III.- EVALUACIÓN EX ANTE (OBSERVACIONES DIPRES)

Calificación final:		Objetado Técnicamente
Pilar evaluado	Revisión	Cumple con mínimo del pilar
Comentario General	El diseño del programa no supera los requisitos mínimos para lograr un diseño adecuado y consistente con el problema público identificado.	
Diagnóstico del problema	<ul style="list-style-type: none"> Si bien, los datos presentados en esta sección cumplen con los mínimos exigibles, cabe señalar que las mayores exigencias en cuanto a calidad y seguridad en la prestación de los servicios, que se traducen en incorporación de tecnologías más avanzada, en operación y monitoreo, presionan los costos del sistema y por ende se traducen en aumentos de la tarifa, lo cual no está considerado en el análisis de causas del problema. 	S
Población	<ul style="list-style-type: none"> Los criterios de focalización son pertinentes por cada tipo de subsidio definido en la Ley 20.378, como es el caso de la rebaja tarifaria del pasaje estudiantil en zonas no reguladas, la rebaja tarifaria en zonas reguladas (adultos, estudiantes y tercera edad) y el subsidio al transporte en zonas aisladas y conectividad rural. Lo mismo ocurre para el subsidio directo a personas que cumplen los requisitos definidos en la Ley (beneficiarias del subsidio familiar, causantes del Sistema Único de Prestaciones Familiares y familias registradas en "Chile Solidario") 	S
Objetivo y Seguimiento	<ul style="list-style-type: none"> El propósito identificado corresponde a una solución parcial del problema. Este se centró únicamente en cerrar las brechas que se diagnostican en cobertura, pero no en frecuencia y calidad del servicio. El indicador de propósito del programa no es pertinente, ya que utiliza una variable de resultado asociada solo a cobertura. 	I

<p>Estrategia y Componentes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Los subsidios son utilizados tanto en zonas licitadas como no licitadas, por lo que son una especie de "transferencia no condicionada" que limita las posibilidades de fiscalizar la calidad y el adecuado funcionamiento del servicio. • La estrategia no incorpora la fiscalización y monitoreo de servicios en regiones. • Dentro de las herramientas disponibles para abordar el aumento de costos en el sistema (como causa no analizada), la extensión de la "licitación pública" a nuevos servicios en zonas reguladas de las principales ciudades de regiones debería ser resaltada. • El programa no identifica otros programas de la oferta pública con los que se complementa, como es el caso al menos del Programa Nacional de Fiscalización. 	<p>I</p>
<p>Calificación diseño</p>		<p>OT</p>

I: Insuficiente, S: Suficiente, RF: Recomendado Favorablemente, OT: Objetado Técnicamente.

IV.- MOTIVOS PARA INGRESAR A EVALUACION EX ANTE

El programa presentó hallazgos en el proceso de monitoreo 2024 y, adicionalmente fue objetado técnicamente en la evaluación ex ante 2025, por esta razón, fue convocado por oficio para su ingreso en el proceso de evaluación 2026.