

Reporte Evaluación Ex Ante de Diseño 2027

Transporte Público Regional

SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL DE TRANSPORTES

Reformulado - Recomendado Favorablemente

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

Mejorar la accesibilidad y calidad de los servicios de transporte regional mediante subsidios, renovación de flota y tecnologías de operación y control, para la población usuaria de las comunas y zonas definidas por la Ley.

2. Componentes

Componente	Unidad de medida de Producción	Gasto estimado 2027 (Miles de \$ (2026))	Producción estimada 2027 (Unidad)	Gasto unitario estimado 2027 (Miles de \$ (2026))
Transporte Público en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes	Contratos de servicios de transporte	296.233.746	1.660	178.454
Servicios de Transporte Público con rebaja tarifaria	Placa patente única	272.685.802	16.277	16.753

	de buses de transporte			
Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público	Servicios	29.047.974	1.014	28.647
Gasto Administrativo		11.389.812		
Total		609.357.334		
Porcentaje gasto administrativo		1,9%		

3. Población

I. Descripción y cuantificación de la población potencial

Descripción de la población potencial	Corresponde a la población total de Chile excluyendo la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.
Cuantificación de la población potencial	12.220.238
Unidad de medida de la población potencial	Personas
Metodología para cuantificar la población potencial	La población potencial se estimó utilizando los resultados oficiales del Censo de Población y Vivienda 2024 del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), correspondientes a la población censada residente en el país. Del total nacional se excluyó la población de la provincia de Santiago y de las comunas de Puente Alto y San Bernardo, por no formar parte del ámbito territorial del programa.

II. Criterios de focalización para determinar la población objetivo

Descripción de la población objetivo	La población objetivo corresponde a las personas que residen en localidades y áreas urbanas y rurales del país, con exclusión de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que presentan deficiencias de acceso y calidad del transporte público y que son atendidas mediante servicios financiados por el Programa de Subsidio Nacional al Transporte Público. La incorporación de los servicios subsidiados responde a criterios técnicos, territoriales, sociales y presupuestarios establecidos en la Ley N°20.378 y su normativa complementaria, priorizando aquellos territorios donde la oferta de transporte resulta insuficiente para satisfacer las necesidades de movilidad de la población.
--------------------------------------	---

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
Regulación de zonas urbanas	Mejorar estándares del servicio y optimizar eficiencia del transporte público urbano

III. Población y cobertura

Concepto	2027	2028	2029	2030
Población Objetivo	7.997.808	7.997.808	7.997.808	7.997.808
Población Beneficiaria	7.997.808	8.019.402	8.041.054	8.062.765
Cobertura (Beneficiaria/Potencial)	65,4%	65,6%	65,8%	66,0%
Cobertura (Beneficiaria/Objetivo)	100,0%	100,3%	100,5%	100,8%

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

Nombre del Indicador	Fórmula de Cálculo	Información adicional	2025 (Efectivo)	2026 (Estimado)	2027 (Estimado)
Porcentaje de población usuaria con acceso a transporte público subsidiado por la División de Transporte Público Regional	(Cantidad de usuarios con acceso a transporte público subsidiado en el año t/ Cantidad de personas viviendo en territorio nacional en el año t, excluyendo la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto)*100	Unidad de medida: % Dimensión: Eficacia Periodicidad: Anual Sentido de medición: Ascendente	S/i	65,27	65,27
Porcentaje de buses de alto estándar operando en relación al total de buses operando en zonas reguladas en todo el país, exceptuando la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto	(Número de buses de alto estándar operando en zonas reguladas en todo el país exceptuando la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto en el año t/Número de buses operando en zonas reguladas en todo el país exceptuando la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto	Unidad de medida: % Dimensión: Calidad Periodicidad: Anual Sentido de medición: Ascendente	6,54%	6,54%	6,54%

	en el año t)*100				
--	------------------	--	--	--	--

III.- EVALUACIÓN EX ANTE (OBSERVACIONES DIPRES)

Calificación final:		Recomendado Favorablemente
Pilar evaluado	Revisión	Cumple con mínimo del pilar
Comentario General	El diseño del programa supera los requisitos mínimos para lograr un diseño adecuado y consistente con el problema público identificado.	
Diagnóstico del problema	El problema principal se expresa como deficiencias en el acceso y la calidad del transporte público regional, que incluyen deficiencias en cobertura y frecuencia.	S
Población	- La población objetivo está caracterizada por su ubicación en las zonas geográficas definidas por la Ley, que cuentan con servicios de transporte público remunerado de pasajeros, que operan en el marco de una concesión de uso de vías (ley N° 18.696), o bajo un perímetro de exclusión o condiciones de operación o modalidad equivalente, o son parte del Programa de Apoyo al Transporte Regional, definido en el artículo 5° de la ley 20.378, que contempla varios tipos de subsidios. - Los criterios de impacto y rentabilidad social de este Programa de Apoyo al Transporte regional son parte de los criterios de focalización.	S
Objetivo y Seguimiento	Sin observaciones relevantes.	S

Estrategia y Componentes	• La creación del Fondo de Apoyo al Transporte Público y Conectividad Regional, a través de una modificación de la Ley 20.378, permite que los GORES puedan destinar recursos a subsidios operacionales. • Las articulaciones requeridas para su implementación requieren definiciones que están siendo abordadas por reglamentos, de acuerdo con lo que se definió en la Ley. • Esta modificación entrega un criterio orientador, buscando que efectivamente se destinen los recursos del subsidio a proyectos de transporte, reconociendo además incidencia de los Gobiernos Regionales en la determinación de la cartera de proyectos que cada región requiera, manteniendo la validación técnica de la iniciativa en el MTT • Los recursos del subsidio definido en el Artículo 5 de la ley N° 20.378, se destinan a un Programa de Apoyo al Transporte Regional sobre la base de criterios de impacto y/o rentabilidad y contempla, entre otros, subsidios destinados al transporte público en zonas aisladas, al transporte escolar, al fortalecimiento del transporte en zonas rurales, a promover el transporte público en regiones extremas y servicios de transporte público marítimo, lacustre y fluvial, prestado con naves menores, destinadas exclusivamente al transporte de pasajeros en la medida en que estos sean requeridos como un complemento al transporte público terrestre.	S
Calificación diseño		RF

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

IV.- MOTIVO DE INGRESO EX ANTE

El programa fue llamado al proceso ex-ante por la calificación de OT del proceso anterior.