

PROGRAMA EN REFORMULACIÓN 2027

Ministerio	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES
Servicio	SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL DE TRANSPORTES
Programa	Transporte Público Regional
Tipo	Reformulación
Estado	EN EVALUACIÓN
Código	PI190120230017825
Calificación	Recomendado Favorablemente

Sección 1: Antecedentes

Código sistema	PI190120230017825
Nombre del Programa (420 caracteres)	Transporte Público Regional
Descripción del Programa (1.200 caracteres)	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.
Eje de acción del Programa	Conectividad y Territorio
Ámbito de acción del Programa	Otro (especificar) - Transporte público
Si el Programa cuenta con información para la ciudadanía o usuarios informe el/los links. (Sitio web, portal de información y postulación, entre otros). (500 caracteres)	https://dtpr.gob.cl/
Señale el año de inicio de ejecución del diseño reformulado.	2027

Sección 2: Diagnóstico

Señale el **principal problema** público que el Programa abordará, **identificando la población** afectada. (500 caracteres)

Deficiencias en el acceso y la calidad del transporte público en el país, con exclusión de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que limitan la disponibilidad de servicios adecuados para satisfacer las necesidades de movilidad de la población.

Presente el diagnóstico del problema señalado anteriormente y **datos cuantitativos** que evidencien su vigencia en la actualidad, dimensionando la brecha generada por dicho problema. (2.500 caracteres)

El transporte público constituye un servicio esencial para garantizar el acceso de la población a oportunidades de empleo, educación, salud y otros servicios básicos. Sin embargo, fuera de la provincia de Santiago y de las comunas de Puente Alto y San Bernardo persisten deficiencias en el acceso y la calidad del transporte público, debido a la insuficiente rentabilidad económica de determinados servicios, las características territoriales y demográficas que incrementan los costos de operación y las fallas de mercado que impiden que la oferta privada responda adecuadamente a las necesidades de movilidad de la población. Como consecuencia, existen territorios donde la oferta de transporte resulta insuficiente en términos de cobertura, frecuencia y asequibilidad.

La vigencia de este problema se evidencia en la necesidad de que el Estado financie permanentemente la operación de más de 2.000 servicios de transporte subsidiados, correspondientes aproximadamente a 493 servicios urbanos regulados, 761 servicios rurales y de conectividad y 920 servicios de transporte escolar, los que benefician potencialmente a más de 9 millones de personas. Para ello, el programa contempla un presupuesto anual cercano a los \$445 mil millones, destinado a asegurar la continuidad de servicios que, en ausencia de financiamiento público, serían económicamente inviables o no alcanzarían los estándares de cobertura y calidad requeridos.

La brecha se expresa en la diferencia entre la oferta de transporte que el mercado proveería en condiciones de libre funcionamiento y la oferta necesaria para satisfacer las necesidades de movilidad de la población. Sin la intervención del Estado, una proporción importante de estos servicios dejaría de operar o disminuiría significativamente su cobertura y frecuencia, afectando especialmente a habitantes de zonas rurales, localidades aisladas y ciudades intermedias. La necesidad de mantener más de dos mil servicios subsidiados y un financiamiento público permanente evidencia que las condiciones que originan el problema persisten y que el mercado, por sí solo, no garantiza un acceso suficiente y equitativo al transporte público.

Señale la **fuentes** de dicha información (encuestas, referencias bibliográficas, etc.) entregando el respectivo link para acceder a ésta. (1.000 caracteres)

Fuentes internas, de bases de datos donde se guardan estos registros (cantidad de contratos/servicios). También de la ley de presupuestos.

¿El programa fue creado por ley y por lo tanto, tiene un mandato por Ley a ser ejecutado?

Si

Si la respuesta a la pregunta anterior fue si, indique la Ley y artículo(s) si correspondiera. (1.000 caracteres)

Los documentos que sustentan la ejecución del programa son los siguientes:
Ley 20.378 y sus posteriores modificaciones.
Resolución Exenta N° 2118 de 28-09-2012, 792 de 17-08-2015, 1115 de 11-05-2015 y 150 de 15-01-2019 del MTT, relacionadas al programa Transporte Escolar.
Resolución Exenta N° 1902 de 27-08-2012 del MTT, relacionada al programa Conectividad Rural Terrestre
Resolución Exenta N° 1975 de 04-07-2011 de la Subtrans, relacionada a los programas Conectividad Aislada Terrestre y Zonas Aisladas Otros Modos.
Resolución Exenta N° 157 de 26-01-2016 del MTT, relacionada a los programas Servicios Rurales Agua y Aire.
Resolución Exenta N° 332 de 19-02-2016 y 427 de 02-02-2018 ambas del MTT, relacionadas al programa Piloto de apoyo a la incorporación de tecnologías en el transporte público.
Decreto Supremo N° 5 de 2010 de los ministerios MTT y MH, relacionado a los programas Transporte en Zonas Reguladas (TRE) y Transporte en Zonas No Reguladas (TNR).
Resolución N° 329

Dicho marco legal, ¿establece el monto del beneficio y/o la población beneficiaria?

Si, la ley N° 20.378 establece claramente el monto del beneficio, en su artículo N° 2.

¿El programa corresponde a una función del servicio, definida en el marco legal institucional?

Si

Si la respuesta a la pregunta anterior fue sí, indique la ley y artículo(s) si correspondiera.

El programa se enmarca en las funciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecidas en el DFL N° 343 de 1953, que fija la Ley Orgánica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y en las atribuciones conferidas por la Ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

Dicho marco legal, ¿establece el monto del beneficio y/o la población beneficiaria?

La Ley N° 20.378 establece los objetivos, criterios y mecanismos generales para la asignación de recursos destinados al subsidio del transporte público. Asimismo, define los tipos de iniciativas susceptibles de financiamiento y la población objetivo de los distintos programas. No obstante, los montos específicos de los subsidios, la distribución regional de los recursos y las condiciones particulares de otorgamiento se determinan mediante la Ley de Presupuestos, decretos, resoluciones e instrumentos administrativos dictados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para cada programa.

¿El problema afecta de modo particular a alguno de los siguientes grupos de población: **mujeres, pueblos indígenas, personas en situación de discapacidad, personas en situación de dependencia o condición migratoria?** (1.000 caracteres)

El problema no afecta de modo particular a ningún grupo señalado.

Más allá del mandato legal, explique por qué, desde el punto de vista de las políticas públicas, el Servicio debe participar en la solución de este problema (prioridad gubernamental, justificación de política pública, etc.). (1.000 caracteres)

Mas allá del mandato legal, los servicios de transporte público en las distintas regiones son regulados de manera exclusiva por la Subsecretaría de Transportes, esto implica definir beneficios y establecer sistemas de movilidad y transporte en el territorio. La intervención prioritaria por su impacto en la equidad social y la cohesión territorial. En zonas rurales, aisladas y extremas, el transporte público no es un bien de consumo, sino un derecho habilitante y motor de dignidad. Sin él, las comunidades quedan marginadas, limitando de forma crítica su acceso a la salud, la educación y el empleo. Al subsidiar y regular la operación en estos territorios rezagados, el servicio no solo reduce la brecha con las grandes urbes, sino que genera un alivio económico directo en el presupuesto de los hogares más vulnerables. Así, la acción del Programa trasciende lo puramente vial para constituirse como una política activa, indispensable para promover el arraigo local, evitar el despoblamiento rural y garantizar que el lugar de origen de una persona no condicione su calidad de vida.

Seleccione los ODS con los que se vincula el programa actualmente. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AGENDA 2030 (ODS):
Conjunto de objetivos globales adoptados por las Naciones Unidas en al año 2015 como un llamado universal para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible (ONU, 2022).

1 Fin de la pobreza: No
2 Hambre cero: No
3 Salud y bienestar: No
4 Educación de calidad: No
5 Igualdad de género: Sí
6 Agua limpia y saneamiento: No
7 Energía asequible y no contaminante: No
8 Trabajo decente y crecimiento económico: No
9 Industria, innovación e infraestructura: No
10 Reducción de las desigualdades: No
11 Ciudades y comunidades sostenibles: Sí
12 Producción y consumo responsables: No
13 Acción por el clima: No
14 Vida submarina: No
15 Vida de ecosistemas terrestres: No
16 Paz, justicia e instituciones sólidas: No
17 Alianzas para lograr los objetivos: No

Identifique las **principales causas** del problema, explicando brevemente las razones que llevan a concluir la existencia de un vínculo con el problema principal. Presente datos cuantitativos que avalen la existencia de este vínculo, identificando la fuente

Causa (150 caracteres)	Respalde el vínculo con el problema con datos cuantitativos que avalen la relación con el mismo (1.000 caracteres)
Insuficiente rentabilidad económica de la prestación de servicios de transporte público en zonas con baja demanda.	La insuficiente rentabilidad económica de determinados servicios se evidencia en la necesidad de que el Estado financie permanentemente su operación. Actualmente, el Programa de Subsidio Nacional al Transporte Público destina aproximadamente \$445 mil millones anuales para financiar la operación de 2.174 servicios subsidiados, correspondientes a servicios urbanos regulados, transporte rural, conectividad de zonas aisladas y transporte escolar. La permanencia de este nivel de financiamiento demuestra que, en ausencia de subsidios, una parte importante de estos servicios no sería económicamente sostenible debido a que los ingresos tarifarios no permiten cubrir los costos de operación.
Existencia de fallas de mercado que inciden en un funcionamiento de mercado y resultados económicos ineficientes.	La existencia de fallas de mercado se refleja en que la oferta privada no garantiza por sí sola una cobertura suficiente de transporte público en todos los territorios. Como consecuencia, el Estado financia la operación de 2.174 servicios subsidiados, beneficiando potencialmente a más de 9 millones de personas. La magnitud de la intervención pública evidencia que, sin subsidios, una parte significativa de la población tendría un acceso limitado o inexistente a servicios de transporte público, especialmente en zonas rurales, localidades aisladas y ciudades intermedias, donde la rentabilidad privada resulta insuficiente para satisfacer la demanda social.
Fiscalización y monitoreo insuficiente de servicios.	La fiscalización y el monitoreo insuficiente dificultan asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte público. Actualmente, cerca de 1.700 servicios subsidiados no cuentan con monitoreo en línea mediante tecnología GPS/AVL, por lo que su seguimiento depende principalmente de la información reportada por el Programa Nacional de Fiscalización (PNF). Durante 2025, el PNF detectó 3.114 incumplimientos en servicios rurales y de zonas aisladas, además de 777 incumplimientos en servicios subsidiados a la tarifa que operan en zonas no licitadas. Estos antecedentes evidencian limitaciones para controlar oportunamente el cumplimiento de recorridos, frecuencias y demás obligaciones operacionales, afectando la continuidad, confiabilidad y calidad del transporte público disponible para la población.

Comunas rurales sin regulación en materia de transporte público.	La ausencia de regulación en comunas rurales limita la capacidad del Estado para establecer estándares homogéneos de operación, calidad y continuidad de los servicios de transporte público. En gran parte de estos territorios predominan servicios subsidiados que operan bajo esquemas distintos a los contratos regulados, incluyendo cerca de 8.000 vehículos que reciben subsidio a la tarifa en zonas no licitadas. Durante 2025, el Programa Nacional de Fiscalización registró 777 incumplimientos asociados a estos servicios, reflejando las dificultades para asegurar niveles homogéneos de cumplimiento operacional. Esta situación afecta la disponibilidad y calidad del transporte público para la población de comunas rurales, contribuyendo a las brechas de acceso que busca abordar el programa.
Poca o nula integración tecnológica.	La limitada integración tecnológica dificulta la gestión, monitoreo y modernización del transporte público regional. Mientras los servicios urbanos regulados cuentan con sistemas AVL que permiten monitorear 8.359 buses (a mayo de 2026), vinculando el pago del subsidio al cumplimiento de indicadores operacionales, cerca de 1.700 servicios subsidiados —principalmente rurales y de zonas aisladas— aún no disponen de monitoreo mediante GPS/AVL. Asimismo, el recaudo electrónico presenta una cobertura limitada, por lo que el Estado ha destinado recursos para su implementación durante 2025, 2026 y 2027 en las capitales regionales de La Araucanía, Antofagasta, Magallanes, Los Ríos, Los Lagos y Biobío, además de Valparaíso, Puerto Natales y Villarrica. Estas brechas tecnológicas limitan la disponibilidad de información para la gestión, dificultan el control oportuno de los servicios y restringen la calidad de la experiencia de viaje de las personas usuarias.

Mencione los **principales efectos** del problema en la población afectada. Presente datos cuantitativos que avalen la relevancia del efecto descrito, identificando la fuente

Efecto o consecuencias negativas del problema en la población afectada (150 caracteres)	Alcance del efecto si no se implementa el programa y datos cuantitativos que permitan dimensionar la relevancia (1.000 caracteres)
Comunidades no conectadas, sin acceso a servicios básicos por ejemplo bancos, servicios de salud, municipalidad, escuelas, etc.	3. El estudio “Términos de Referencia para Evaluación de Resultados de los Subsidios al Transporte Público”(2011), muestra una evolución de la cobertura de población objetivo con respecto a la población potencial en relación al uso del Transporte Público; 2007 - 65%, 2008 - 66%, 2009 - 69%, 2010 - 79% y 2011 - 97%. Esto refleja que antes de la ley 20.378, la cobertura de la población era mínima y ésta no contaban con el acceso a los servicios básicos; bancos, hospitales, colegios entre otros.

Deserción y baja asistencia escolar.	5. Según "Encuesta Casen 2017 Territorios rurales" se observa un incremento en la Tasa de asistencia neta a educación media por zona de residencia, entre el año 2006-2017 (Porcentaje, población de 14 a 18 años); 2006: 66,5% - 2009:67,8% - 2011: 70,6% - 2013:70,4% - 2015:71,2% - 2017: 74,6%. Por lo tanto al no contar con transporte público los estudiantes se ven impedidos de asistir a sus colegios dado que en muchas ocasiones tampoco cuentan con un medio propio para poder trasladarse, por ende la tasa de ausencia va disminuyendo a medida que se va implementado el subsidio
Servicios con condiciones básicas de regulación, por ende, con deficiencias en cuanto a la calidad de la prestación de los servicios	5. En la metodología de evaluación de Perímetros de Exclusión, se levantan problemas importantes, como: frecuencia y regularidad de los servicios, presentada en algunas zonas como; Iquique, Quintero y Tomé; falta de conectividad en zonas como; Iquique, Calama, y Tomé; falta de herramientas de control de la operación (incorporación de GPS, cámaras de seguridad, visor de velocidad, y contador de pasajeros), presentada en algunas zonas como: Iquique, Calama y Chillán.
Ausencia de servicios de transporte público	1. En la metodología de evaluación para la implementación de un servicio subsidiado, se hace el análisis del área de influencia, entregando como resultado el tipo de servicio existente. Por ejemplo: servicio de Magallanes, denota la necesidad de dar solución a la conectividad de la localidad de Cerro Guido. Lo anterior corresponde a los informes técnicos levantados para esta zona, en donde se ve la implementación de nuevos servicios o la renovación, dado que el servicio de transporte público no existe o es precario dejando sin conexión a los habitantes.
Aumento del transporte informal	Según la planificación anual del Programa Nacional de Fiscalización se encuentra establecido para cada región el "Control u Operativo de Informalidad", en donde se realizan fiscalizaciones a servicios informales, donde los resultados obtenidos al comparar los años 2018 y 2019 se observa un aumento de los servicios piratas que fueron infraccionados en esos años entregando un 19,6% (2018) vs 26,7% (2019) respectivamente.

Indique concretamente en qué consiste la reformulación (ej.: incorporación de nuevos enfoques, incorporación de nuevos componentes, cambios en la estrategia de intervención, cambios en los criterios de focalización, etc.). (2.000 caracteres).

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

Sección 3: Población del Programa

3.1 Caracterización de la población

Caracterice la población potencial que corresponde a la población que presenta el problema público identificado en el diagnóstico. (1.500 caracteres)

Corresponde a la población total de Chile excluyendo la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

Estime la **población potencial**, que corresponde a la población que presenta el problema público identificado en el diagnóstico y su unidad de medida

Número	Unidad
12.220.238	personas

Si la **unidad de medida** corresponde a "unidades", precise a qué se refiere con ello. (50 caracteres)

Señale **cómo se estimó** (metodología) y **qué fuentes de datos se utilizó** para cuantificar la población potencial. (1.000 caracteres)

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.

Indique si el programa se define como universal, esto es que la población objetivo es igual a la población potencial, y por ello no aplican criterios de focalización. En otras palabras, que no existen restricciones al acceso.

No

Justifique por qué no aplica para este programa definir criterios de focalización que permitan identificar la población objetivo. (800 caracteres)

Caracterice la población objetivo que corresponde a aquella parte de la población potencial que cumple los criterios de focalización. (1.500 caracteres)

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.

Estime la **población objetivo** (aquella parte de la población potencial que cumple los criterios de focalización definidos anteriormente).

Número
7.997.808

Defina la o las variables y criterios de **focalización utilizados para identificar la población objetivo**, teniendo presente que al menos uno de estos criterios de debe permitir discriminar si la población efectivamente presenta el problema principal identificado en el diagnóstico

Variable	Criterio	Medio de verificación
Índice de priorización para transporte escolar	Índice mayor o igual a 2	Resolución exenta N°2118, del 28 de septiembre de 2012. (Subsidios para servicios de conectividad Escolar.
Aislamiento geográfico	Grado de aislamiento geográfico Crítico	Resolución exenta N°1975, del 04 de julio de 2011 (Subsidios para servicios de conectividad aislada)
Ruralidad	Zona/localidad definida como rural	Resolución exenta N°1902, del 27 de agosto de 2012 Ley N° 20.378 (Subsidios para servicios de conectividad rural)
Nivel de ingreso	Ingreso familiar per-capita promedio menor a la línea de la pobreza	Resolución exenta N°1975, del 04 de julio de 2011 (Subsidios para servicios de conectividad)
Regulación de zonas urbanas	Mejorar estándares del servicio y optimizar eficiencia del Tte. público urbano	Resolución afecta N°37, del 27 de septiembre del 2023 (Subsidios para zonas urbanas)

Señale **cómo se estimó** (metodología) y **qué fuentes de datos se utilizó** para cuantificar la población objetivo (1.000 caracteres)

La población objetivo se calcula con el software ARCGIS, al cual se le cargan los trazados de los servicios subsidiados, se le ingresan factores como el buffer de distancia (300 mts para zonas urbanas y 600 mts para zonas rurales) y este arroja la población objetivo/beneficiaria.

El próximo año, ¿el Programa atenderá a toda la población objetivo identificada anteriormente o sólo a una parte?

El Programa atenderá toda la población objetivo.

Describa la población beneficiaria del programa (1.500 caracteres)

La población beneficiaria 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 son atendidas mediante servicios financiados por el Programa de Subsidio Nacional al Transporte Público. La población beneficiaria incluye usuarios de servicios urbanos regulados, transporte rural, conectividad de zonas aisladas y transporte escolar subsidiado.

Señale los **criterios de priorización**, esto es aquellos criterios que permiten ordenar el flujo de beneficiarios dentro de un plazo plurianual, determinando en forma no arbitraria a quiénes se atiende antes y a quiénes después. (1.000 caracteres)

No aplican criterios de priorización para la naturaleza del programa.

Cuantifique **la población beneficiaria**, que corresponde a aquella parte de la población objetivo que cumple los criterios de priorización y que el programa planifica atender en los próximos 4 años

2027	2028	2029	2030
7997808	8019402	8041054	8062765

¿El programa cuenta con cupos preestablecidos de atención?

No

Criterios de egreso: Explique los criterios en base a los cuales se determinará que un beneficiario se encuentra egresado del Programa. (1.000 caracteres)

No aplica.

Indique en cuántos meses/años promedio egresarán los beneficiarios del Programa. En caso de que el programa no tenga un hito de egreso, justifique brevemente (1.000 caracteres)

0,00

¿Pueden los beneficiarios acceder más de una vez a los beneficios que entrega el Programa?

No

En caso de respuesta afirmativa, explique las **razones** por las cuales un **beneficiario puede acceder más de una vez** a los beneficios que entrega el Programa. (1.000 caracteres)

Señale si el programa cuenta con un proceso de postulación para seleccionar a los beneficiarios. (500 caracteres)

NO aplica un proceso de postulación para los beneficiarios finales (usuarios del transporte publico). Sin embargo, existe un proceso de selección para los operadores que reciben el subsidio, beneficiario intermediario.

Describa brevemente cuál es la ruta del usuario para acceder al programa, desde su postulación hasta la entrega del beneficio. (3.000 caracteres)

No aplica.

En virtud de los antecedentes provistos, se presenta la cobertura del Programa. (auto-llenado)	
Cobertura	2027
Sobre población potencial (población beneficiaria / población potencial)	65,45 %
Sobre población objetivo (población beneficiaria / población objetivo)	100,00 %

3.2 Sistematización del proceso de selección de beneficiarios

¿El Servicio cuenta con **sistemas de registros** que permitan identificar agregadamente a los **beneficiarios** (RUT, RBD, Datos de Contacto, etc.)? Si su respuesta es afirmativa, descríbalos (500 caracteres)

Sí

Para los operadores que sean personas naturales se registra, RUN, nombre completo, correo electrónico, teléfono contacto, dirección, comuna, región, vehículos vinculados, montos de subsidios y el tipo de subsidio correspondiente; personas jurídicas, se registra información como RUT, tipo de sociedad, razón social, nombre fantasía, persona contacto, mail del contacto, nombre y RUN representantes legales, direcciones, vehículos vinculados.

Si existe un **proceso de postulación a los beneficios** del Programa ¿El Servicio cuenta con **sistemas de registros** que permitan identificar a los postulantes (RUT, RBD, Datos de Contacto, etc.)? Si su respuesta es afirmativa, descríbalos. (500 caracteres)

Sí

Aquellos subsidios que son postulados de forma electrónica, hay un registro que permite identificar datos del postulante. Para los operadores que sean personas naturales: RUT, nombre completo, correo electrónico, dirección, región, vehículos vinculados, identificador del proceso de postulación en el que ha participado. Para personas jurídicas Tipo de sociedad, razón social, nombre fantasía, persona contacto, mail del contacto, nombre y RUN de representantes legales, direcciones, vehículos vinculados.

¿Con qué otra información de **caracterización de postulantes y beneficiarios** cuenta el Programa? (Por ejemplo: sexo, edad, Región, categoría ocupacional, nivel socioeconómico, etc.). (500 caracteres)

Para los operadores, dependiendo del subsidio, se solicitan datos como el estado civil y la fecha nacimiento. La información se encuentra en bases de datos relacionales. En caso de necesitarse, se pueden extraer por medio de una consulta.

¿El Programa usa o utilizará el Registro Social de Hogares para caracterizar o seleccionar a sus beneficiarios?

No

¿El Programa cuenta con información de beneficiarios en el Registro de Información Social RIS?

No

Sección 4: Objetivos y Seguimiento

4.1 Resultados esperados del Programa

Indique el **fin del Programa**, entendido como el objetivo de política pública al que contribuye el Programa. (250 caracteres)

Mejorar el acceso, continuidad y calidad de los servicios de transporte de pasajeros, fortaleciendo su oportunidad, seguridad y confiabilidad, mediante un uso eficiente de los recursos disponibles.

Indique el **propósito del Programa**, entendido como el resultado directo que el Programa espera obtener en los beneficiarios, una vez ejecutado. (250 caracteres)

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.

Señale el **indicador de propósito** a través del cual se medirá el logro del propósito (entendido como un indicador asociado a la variable de resultado señalada en el propósito).

Indicador:	Porcentaje de población usuaria con acceso a transporte público subsidiado por la DTPR.
Fórmula de cálculo (numerador/denominador):	(Cantidad de usuarios con acceso a transporte público subsidiado por la DTPR en el periodo t./ Cantidad de personas viviendo en territorio nacional en el periodo t, excluyendo la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.)*100
Unidad de medida:	%
Dimensión: (eficiencia/economía/eficacia/calidad):	Eficacia
Periodicidad: (anual/semestral/trimestral)	Anual
Sentido de la medición: (Ascendente/Descendente)	Ascendente
Ámbito de control: (proceso/producto/resultado intermedio/resultado final)	Resultado Final

Señale el valor actual y esperado del **indicador**

Situación actual		Situación esperada con Programa reformulado
2025	2026	2027
74,13	65,27	65,27

Señale el año en el cual el Programa planea lograr su plena implementación (régimen) y puede cuantificar resultados relevantes.

2023

Describe la metodología utilizada para obtener los valores del numerador y denominador del indicador, tanto para sus valores actuales como esperados. (1.500 caracteres)

Para el numerador:
La población beneficiaria se estima mediante un análisis geoespacial en ArcGIS, utilizando los trazados georreferenciados (KML/KMZ) de los servicios de transporte público subsidiados. Sobre cada recorrido se genera un área de influencia (buffer), diferenciada según el tipo de territorio (urbano o rural), que representa la accesibilidad al servicio.

Posteriormente, estas áreas se cruzan con la cartografía de población del Censo 2024, estimando la cantidad de habitantes con acceso al servicio y evitando la doble contabilización en zonas de superposición. El resultado corresponde a la población potencialmente beneficiaria del programa.

Para el denominador:
Se calcula la cantidad de personas viviendo en territorio nacional, excluyendo las provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, de acuerdo a la proyección del INE en base al Censo 2024.

4.2 Información de resultados esperados

Si corresponde, señale el **indicador adicional** que permita complementar la medición del propósito.

Indicador:	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.
Fórmula de cálculo (numerador/denominador):	(Número de buses de alto estandar 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 operando en zonas reguladas en todo el país exceptuando la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto)*100
Unidad de medida:	%
Dimensión: (eficiencia/economía/eficacia/calidad):	Calidad
Periodicidad: (anual/semestral/trimestral)	Anual
Sentido de la medición: (Ascendente/Descendente)	Acsendente
Ámbito de control: (proceso/producto/resultado intermedio/resultado final)	Producto

Señale el valor actual y esperado del indicador adicional.

Situación actual		Situación esperada
Año 2025	Año 2026	Año 2027
6,54	6,54	6,54

Describa la metodología utilizada para obtener los valores del numerador y denominador del indicador, tanto para sus valores actuales como esperados (1.000 caracteres)

Para el numerador se suman los buses eléctricos, diesel de alto estándar, renovaciones de micros (RTM) que se han implementado a la fecha. Para el denominador, se suma todo el parque de buses operando en zonas reguladas.
--

Indique la o las fuentes de información (institucionales u otras) de donde se obtendrán las variables que conforman el indicador de propósito identificado en la sección de resultados (500 caracteres)	La información proviene de las unidades técnicas encargadas de diseñar y licitar los servicios urbanos.
Respecto de las fuentes de información mencionadas anteriormente ¿El Servicio cuenta con los medios que le permitan capturar la información necesaria para el (los) indicador (s) de propósito, en forma sistemática y oportuna? En caso de respuesta afirmativa, describa brevemente esos medios (encuestas, plataformas, recolección de datos en terreno, bases de datos, etc.) (500 caracteres). En caso de respuesta negativa, describa las acciones concretas, planificadas o en ejecución, para contar con dicha información a partir del próximo año (500 caracteres)	Si Si, ya que como la información proviene de las unidades tecnicas del servicio, se les puede solicitar cuando sea necesario. Los medios a través de donde se captura y rescata esta información son las plataformas internas como SIGIS y EXEDOC.
Señale si los resultados de este indicador se pueden desagregar según las siguientes categorías:	
Señale la evidencia que le permitió definir la situación proyectada de los indicadores, detallando la forma en que se determinaron los valores entregados (información histórica o de programas existentes, metas institucionales, etc.). (1.000 caracteres)	Los valores puestos corresponden a la evolución histórica que ha tenido la incorporación de buses de alto estándar por el programa. Sin embargo, no tenemos forma de proyectar estos indicadores, debido a que tanto para el numerador como denominador, influyen decisiones políticas/presupuestarias de las cuales no tenemos control. Por lo anterior es que se decide asumir los datos actuales para el futuro.

Sección 5: Estrategia y Componentes

5.1 Estrategia de intervención del Programa

Explique brevemente en qué consiste la **estrategia** de intervención del Programa, describiendo para cada programa, al menos los siguientes aspectos: a) la hipótesis causal de programa; b) las relaciones de causalidad que determinarían que los componentes propuestos son suficientes para lograr el propósito; c) la secuencia de participación, si corresponde, en que los/las beneficiarios/as accederán a los componentes, y cómo se asegura que al acceder a ellos se logra resolver el problema; d) señale si la estrategia de implementación contempla una etapa inicial como piloto. Adicionalmente, identifique si para la implementación del Programa se requiere la tramitación de un convenio de transferencia, reglamento, bases de licitación o concurso. (5.000 caracteres)

El problema público que el programa aborda es “deficiencias en el acceso y calidad del tte. público en las regiones”, establece la estrategia de intervención a través de 3 componentes con el fin de intervenir en las principales causas del problema: a) Tte. Público en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes b) Servicios de Tte. Público con rebaja tarifaria c) Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del tte. público. La población potencial abarca al total de habitantes del país excepto los de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo; y la población objetivo (también beneficiaria), comprende a habitantes de áreas urbanas y rurales que enfrentan brechas críticas de acceso y calidad en el tte. público, buscando maximizar la cobertura según la disponibilidad presupuestaria.

La Ley N° 21.692 que modifica la Ley N° 20.378, fortalece el marco jurídico del Programa de Apoyo al Tte. Regional al ampliar las facultades para financiar y desarrollar iniciativas que mejoren la calidad, sostenibilidad y gestión del tte. público. La reforma consolida legalmente líneas de acción que el programa ya venía implementando, como la integración tecnológica, sistemas de recaudo electrónico, monitoreo operacional, infraestructura de apoyo y electromovilidad. Asimismo, fortalece la participación de los Gobiernos Regionales mediante el nuevo Fondo de Apoyo al Tte. Público y la Conectividad Regional, otorgándoles mayor capacidad para priorizar y financiar iniciativas de tte.

Considerando los cambios se tiene el componente 1 (Tte. Público en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes) que agrupa la provisión de servicios en todos sus modos, para zonas aisladas o rurales. Consiste en la entrega de una subvención a la operación dirigida a los operadores de tte. cuyo propósito es cubrir la brecha económica generada por la insuficiente rentabilidad de prestar servicios en zonas de baja demanda y con características territoriales y demográficas complejas. Mediante este mecanismo, el Estado asegura la existencia de oferta y que la población de estas zonas pueda acceder a servicios formales de conectividad.

Componente 2 (Servicios de Tte. Público con rebaja tarifaria), que consolida zonas reguladas (Perímetros de exclusión y Licitados), servicios zonas no licitadas y de Conectividad rural a gran escala. Las causas principales corresponden a la “existencia de fallas de mercado que inciden en un funcionamiento de mercado y resultados económicos ineficientes”, el subsidio a la tarifa apunta a subvencionar esta problemática, permitiendo que el subsidio a la tarifa regule el precio y así la población usuaria tenga acceso al tte. público. En cuanto a la causa “insuficiente rentabilidad económica de la prestación de servicios de tte. público en zonas con baja demanda”, el subsidio de servicios de conectividad rural a gran escala apunta a esta insuficiente rentabilidad, logrando que exista un servicio acorde a las necesidades de la población.

Los perímetros de exclusión permiten ordenar y controlar el tte. público en una zona determinada, exigiendo aspectos de calidad como recorridos autorizados, frecuencias mínimas, sistemas GPS/AVL, entre otras. Este subsidio permite que exista rentabilidad para los operadores y que los servicios operen con los estándares de calidad requeridos y que se puedan monitorear de forma completa, condicionando el pago del subsidio a indicadores de cumplimiento operacional.

Componente 3 de “Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del tte. público” incluye distintas gestiones realizadas por este programa mediante renovación de flota, material rodante para ferrocarriles, recaudo electrónico y proyectos de tecnología asociados. Este componente apunta a todas las causas debido a que integra los dos componentes anteriores, aporta la tecnología para poder monitorear los servicios en zonas reguladas y mejora la calidad de los buses con el programa Renueva tu micro. No obstante, combate principalmente las causas de “Fiscalización y monitoreo insuficiente de servicios” y “Poca o nula integración tecnológica” ya que el foco de estas iniciativas, proyectos y servicios corresponden a mejorar el estándar de calidad de los servicios a través de las distintas tecnologías disponibles.

Concluyendo, mediante el financiamiento de subsidios a la operación de servicios de tte. público, el establecimiento de condiciones regulatorias para su prestación, el fortalecimiento del monitoreo y fiscalización, y la incorporación de tecnologías que mejoren la gestión y el acceso de los usuarios, se espera que mitiguen las fallas de mercado y las limitaciones económicas que afectan la provisión de tte. público en regiones, incrementando la cobertura, continuidad y calidad de los servicios y, con ello, la mejora del acceso de la población al tte. público.

Proporcione evidencia de experiencias nacionales o internacionales exitosas que avalen la pertinencia de esta estrategia para la solución del problema principal identificado en el diagnóstico. (1.500 caracteres)

Subsidios en Transporte Público: Clave para Sustentabilidad
<https://slideplayer.es/slide/10527989/>

Transporte, ciudad y calidad de vida un espacio para discutir y reflexionar... - Subsídíame
<http://mataderopalma.blogspot.com/2008/05/subsdiame.html?m=1>

Transporte, ciudad y calidad de vida un espacio para discutir y reflexionar... - Subsidios al Transporte Público
<http://mataderopalma.blogspot.com/2008/08/subsidios-al-transporte-pblico.html?m=1>

Subsidiar o no subsidiar el transporte público, esa es la pregunta
<https://ciudadpedestre.wordpress.com/2015/06/16/subsidiar-o-no-subsidiar-el-transporte-publico-esa-es-la-pregunta/>

Mencione las **articulaciones** necesarias con otros programas, de la institución o de otras instituciones públicas o privadas. Indique cómo se operativizan (coordinan y controlan) dichas articulaciones y qué rol cumple cada parte involucrada. Además, señale si el Programa apalancará recursos financieros de fuentes externas (públicas o privadas). Finalmente, indique si para su implementación el Programa requiere la tramitación de un convenio de transferencia o bases de licitación. (1.500 caracteres)

Programa Nacional de Fiscalización, provee los datos mensuales de las prestaciones de servicios, información que permite determinar los incumplimientos de las condiciones contractuales.

Seremis de Transporte, el programa tiene personal en todas las regiones del país, permite una correcta identificación de problemáticas, requerimientos o necesidades existentes en el territorio. Posteriormente se centran en la administración de servicios en conjunto con personal del nivel central.

GORES, se les otorga asesoría técnica para los programas de renovación de flota y contratación de servicios, este último según modificación de la Ley 20378 que amplía el alcance del FAR. Se requiere convenio mandato.

SUBDERE, transferencia de fondos presupuestarios y en el reporte de asignación de fondos para determinados servicios u obras.

Municipalidades, Serviu, Vialidad: corresponde a la entrega de especificaciones de obras a ejecutar, en las cuales estas entidades actúan como mandante.

Tesorería General de la Republica que apoya la entrega del subsidio de zonas no reguladas Sectra, que provee los estudios necesarios para las evaluaciones técnicas

Delegaciones presidenciales, se genera transferencia para operación de servicios, de acuerdo a convenios de transferencia

¿El programa se complementó con otro programa de su misma institución u otra?

Si

Con relación al propósito declarado del programa. ¿Este tiene como propósito u objetivo principal avanzar hacia la garantía del pleno ejercicio de la autonomía y los derechos de las mujeres y niñas, superando las desigualdades de género?

b) El programa no tiene como propósito contribuir a la igualdad de género, pero sus actividades o medidas tienen un efecto positivo en este ámbito (Indirecto)

Solo si en la pregunta anterior selecciona b); detalle las actividades o medidas indirectas que el programa planifica implementar (2.000 caracteres)

Participación ciudadana e inclusión: Se desarrollan diálogos ciudadanos para incorporar la opinión de usuarios y actores locales en el diseño y actualización de servicios de transporte público, considerando criterios de inclusión, accesibilidad, seguridad, innovación y necesidades de distintos grupos de población. Asimismo, se aplican encuestas de percepción sobre la calidad de los servicios, con información desagregada por género cuando corresponde, y se realizan consultas públicas en línea durante la implementación de iniciativas como el recaudo electrónico.

Enfoque de género y accesibilidad: En los nuevos sistemas urbanos de alto estándar y/o electromovilidad se incorporan cuotas mínimas de participación de mujeres conductoras y se fortalecen las exigencias en materias de calidad del servicio, capacitación del personal, convivencia vial y prevención de la violencia. Complementariamente, se promueven programas de formación de mujeres conductoras mediante alianzas con entidades externas al Ministerio. Además, se elaboró el documento "Paradas Seguras y Accesibles: Manual de estandarización de infraestructura para el transporte público en Chile", que entrega lineamientos para mejorar la accesibilidad universal y la seguridad en paraderos y zonas de espera, contribuyendo a reducir brechas de género y mejorar la experiencia de viaje de las personas usuarias.

Solo si seleccionó a) o b) en la preguntar anterior; Seleccione el tipo de derecho al que el programa contribuye en mayor medida, ya sea a través de su propósito o de las acciones u medidas que se espera implementar (este campo es aplicable a aquellos programas que seleccionaron "Directo" o "Indirecto")

Derechos económicos

5.2 Componentes: *Describa brevemente el bien y/o servicio que se provee a través del componente (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.), señalando características técnicas, tiempo de duración o ejecución, y montos máximos o mínimos, si corresponde. (1500 caracteres)*

Componente 1	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Transporte Público en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Contratos de servicios de transporte
Tipo de beneficio	Servicios Generales
Beneficio específico	Servicio de Transporte
Señale la causa o causas a la que este componente contribuye en mayor medida de acuerdo con las identificadas en el diagnóstico del programa (150 caracteres)	causa 1:
Describa brevemente el componente, identificando cuál es el bien o servicio provisto al usuario final (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.). (500 caracteres)	Servicio de transporte público en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes, dentro de las cuales se identifican: Servicio de zonas aisladas: servicio de origen-destino entre la zona aislada y el centro poblado de referencia Servicio de zonas rurales: servicio de origen-destino entre zona rural y centros poblados Servicio de Transporte Escolar: servicio de origen-destino entre localidad y escuela Servicio de Zonas extremas: servicio de transporte urbano en regiones indicadas por ley

Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	Subsidio a la oferta y también subsidio a la demanda para servicios de zonas aisladas y rurales
El componente es ejecutado por el Servicio	Si
Señale los actores relevantes que participan en el proceso de provisión del componente (agentes operadores intermediarios, ONGs, consultores, municipios, etc.), identificando, si corresponde, mecanismos de rendición de cuentas. (400 caracteres)	Ministerio de Hacienda Prestadores de servicio Intendencias Dirección de Obras Portuarias GORE

Componente 2	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Servicios de Transporte Público con rebaja tarifaria
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	PPU de buses de transporte
Tipo de beneficio	Servicios Generales
Beneficio específico	Servicio de Transporte
Señale la causa o causas a la que este componente contribuye en mayor medida de acuerdo con las identificadas en el diagnóstico del programa (150 caracteres)	causa 1 y causa 2:
Describa brevemente el componente, identificando cuál es el bien o servicio provisto al usuario final (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.). (500 caracteres)	Servicios en zonas reguladas: Transporte urbano con rebaja de tarifas al público en general (adultos, estudiantes y tercera edad) de ciudades que operan en el marco de condiciones de operación. Servicios con perímetros de exclusión: Transporte urbano con rebaja de tarifas al público en general (adultos, estudiantes y tercera edad) de ciudades que operan en el marco de un perímetro de exclusión. Servicios en zonas no reguladas: Transporte urbano y rural con Tarifa Escolar Rebajada, que los dueños de buses y minibuses realizan a los estudiantes de educación media y superior al 33% de la tarifa adulto.
Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	Subsidio a la oferta de acuerdo a ubicación geográfica, según lo dispuesto en la Ley N° 20.378
El componente es ejecutado por el Servicio	Si

Señale los actores relevantes que participan en el proceso de provisión del componente (agentes operadores intermediarios, ONGs, consultores, municipios, etc.), identificando, si corresponde, mecanismos de rendición de cuentas. (400 caracteres)	Tesorería General de la República Prestadores de servicios Propietarios buses y minibuses. Operadores Tecnológicos GORE
---	---

Componente 3	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público.
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Servicios
Tipo de beneficio	Servicios Generales
Beneficio específico	Servicio de Transporte
Señale la causa o causas a la que este componente contribuye en mayor medida de acuerdo con las identificadas en el diagnóstico del programa (150 caracteres)	causas 3 y 5:
Describa brevemente el componente, identificando cuál es el bien o servicio provisto al usuario final (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.). (500 caracteres)	Renovación de flota: Asesoría técnica a los Gobiernos Regionales para la definición y ejecución de programas de renovación de micros y colectivos. Servicios de conectividad como efecto de desastres o calamidad pública: Disponibilidad de Protocolos y plan de contingencia para que los Servicios de TPRP post emergencias sean repuestos o mantenidos con soluciones alternativas temporales. Obras menores: Obras menores asociadas a mejorar la calidad del servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Impulso Ferrocarril: resurgimiento de los trenes de pasajeros a través del Plan Maestro de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE, en conjunto con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, iniciativa que es financiada en parte con recursos de la Ley de Subsidios. Proyectos para implementar nuevos servicios suburbanos de pasajeros como Rancagua Express, extensión del Biotrén a Coronel, la modernización del servicio Corto Laja y adquisición de material rodante para el Metro Regional de Valparaíso (Merval) destacan entre las iniciativas que buscan recuperar el antiguo rol que tuvo este medio de transporte para el desarrollo del país.
Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	Subsidio
El componente es ejecutado por el Servicio	Si
Señale los actores relevantes que participan en el proceso de provisión del componente (agentes operadores intermediarios, ONGs, consultores, municipios, etc.), identificando, si corresponde, mecanismos de rendición de cuentas. (400 caracteres)	Prestadores de Servicios Gobiernos Regionales Municipalidades, Vialidad, Serviu EFE Metro Regional de Valparaíso S.A. (Merval) Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A. (Fesub) Trenes Metropolitanos S.A

5.3 Nivel de producción: Señale el nivel de producción de cada componente, dato que debe ser consistente con la población beneficiaria 2026 y con las estimaciones de gasto

Componentes	Unidad de medida de Producción	2027
Transporte Público en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes	Contratos de servicios de transporte	1.660
Servicios de Transporte Público con rebaja tarifaria	PPU de buses de transporte	16.277
Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público.	Servicios	1.014

Sección 6: Uso de Recursos

6.1 Estimación de gastos

Señale los gastos totales del Programa

Componentes		2027 (miles de \$)
Transporte Público en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes	Total Componente	296.233.746
Servicios de Transporte Público con rebaja tarifaria	Total Componente	272.685.802
Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público.	Total Componente	29.047.974
Gasto administrativo (*)		11.389.812
Gasto total		609.357.334

Gasto por beneficiario

Indicador Programa	Año 2027 (miles de \$ / beneficiario)
	76,19

Señale la(las) asignación(es) presupuestaria(s) con las que financia o se financiaría el programa (en caso de ser un programa nuevo, indique la asignación donde se solicitan nuevos recursos en la Solicitud Total 2026 = petición total + instancia excepcional)

Indicar, para cada asignación que financia el programa, si dichas asignaciones financian otros programas del Servicio o sólo este.

Gastos por unidad de producción de componente

Componentes	Año 2027 (miles de \$ / unidad de componente)
Transporte Público en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes	178.454,06
Servicios de Transporte Público con rebaja tarifaria	16.752,83
Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público.	28.646,92

Porcentaje de gastos administrativos o no asociados directamente a la provisión de los componentes del Programa

Indicador gasto	Año 2027 (Estimado)
	1,87 %

Detalle qué incluyen los gastos administrativos del Programa estimados especificando por cada subtítulo y si se establecen por glosa presupuestaria u otro tipo de normativa. (1000 caracteres)	Corresponde al gasto no asociado directamente a la provisión de los componentes. Por ejemplo: gasto en servicios de apoyo (soporte informático, personal, adquisiciones, etc.), remuneraciones del equipo directivo, etc.
--	---