

## **INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA RECAÍDO EN LOS PROYECTOS REFUNDIDOS QUE ESTABLECEN MEDIDAS Y NUEVOS MECANISMOS PARA ENFRENTAR LA EVASIÓN DEL PAGO DE TARIFA EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL PAÍS.**

---

Boletines N°s 17.246-15 y 17.441-15 (refundidos).

### **HONORABLE CÁMARA:**

La Comisión de Hacienda pasa a informar, en cumplimiento del inciso segundo del artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, y conforme a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 226 del Reglamento de la Corporación, el proyecto del ley originado en Moción del diputado señor Carlos Bianchi Chelech, copatrocinada por los diputados Jaime Araya, Felipe Camaño, Marta González, Carolina Marzán, Helia Molina, Camila Musante, Raúl Soto, Cristián Tapia y Héctor Ulloa, que Modifica la ley N° 18.287, para mejorar la fiscalización y aumentar las sanciones por evasión del pago de tarifas en el transporte público remunerado de pasajeros, boletín N°17.246-15, ingresada a tramitación el 18 de noviembre de 2024, y refundida por acuerdo de la Sala de la Corporación adoptado el 21 de abril de 2025, con el Mensaje presentado por el Presidente de la República, señor Gabriel Boric Font, boletín 17.441-15, ingresado el 1 de abril del año en curso titulado Establece medidas y nuevos mecanismos para enfrentar la evasión del pago de tarifa en los sistemas de transporte público del país.

La iniciativa cumple su primer trámite constitucional y reglamentario y fue tramitada además de la Comisión Técnica, por la de Seguridad Ciudadana. Al momento de despachar este informe, se encuentra con urgencia calificada de Suma.

Asistió en representación del Ejecutivo, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz Abogabir junto con la Coordinadora de la Gerencia de Proyectos, Desarrollo e Innovación del Directorio de Transporte Público Metropolitano, señora Macarena Roa Pinto, el Subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza Lobos, junto con la Directora Transporte Público Metropolitano, señora Paola Tapia Salas, el Gerente de Finanzas y Análisis Económico, señor Diego Cruz, y el Asesor Legislativo, señor Felipe Gonzalez Ahumada.

Asimismo, asistió el Ministro de Hacienda, señor Mario Marcel Cullell junto con la Subsecretaria de Hacienda, señora Heidi Berner Herrera y el Jefe del Subdepartamento de Estudios de la Dirección de Presupuestos, señor Pablo Jorquera Armijo.



## **I.-CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS**

1.- Comisión técnica: Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

Conoció el proyecto en calidad de segunda comisión, la Comisión de Seguridad Ciudadana.

2.- Normas de competencia de esta Comisión de Hacienda:

La Comisión Técnica señaló en tal condición al artículo segundo transitorio, en relación con el artículo 88 sexies que se agrega en la ley N° 18.290, de Tránsito, y que se contiene en el numeral numeral 7) del artículo primero, del texto aprobado por la comisión técnica.

3- Diputado informante: El señor Juan Santana Castillo.

## **II.-SÍNTESIS DE LAS IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES**

La idea fundamental de ambas iniciativas refundidas es introducir, por una parte, efectivas y sustantivas mejoras en la legislación anti evasión aplicable al transporte público remunerado de pasajeros, subsidiado por el Estado y con la contribución de quienes efectivamente pagan su pasaje, produciendo los infractores una injusta situación que provoca un enorme perjuicio a la ciudadanía en general, y sobre manera, a las regiones que reciben recursos para ofrecer mejores condiciones de la política pública denominada “fondos espejo” en donde se homologa el total del gasto en transporte público destinado para la Región Metropolitana, distribuyéndose un monto similar entre el resto de las regiones, y, por la otra parte, propender a una eficiente fiscalización orientada a educar a los ciudadanos que no cumplen, con estrictas medidas y sanciones, como asimismo, entregar a los proveedores del servicio incentivos que contribuyan a un mejor y ordenado resultado.

## **III.-CONTENIDO DE LA INICIATIVA:**

Consta de 4 artículos permanentes y dos disposiciones transitorias, los que en términos generales tratan las siguientes materias:

1.-Implementación de una “tarifa recargada” que consistiría en un monto superior al que actualmente se paga en el validador.

2.-Si el pasajero no paga la tarifa recargada se iniciará un procedimiento administrativo sancionatorio ante la Subsecretaría de Transportes.

3.-El monto de esta tarifa será determinado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, tomando en consideración antecedentes como la efectividad de la fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión.

4.-El pago de la multa infraccional se realice a través del sitio electrónico habilitado para realizar el pago de las multas contemplado en la ley N° 21.549, que crea Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito (en adelante, "Ley CATI"). El procedimiento tendrá carácter administrativo y estará radicado en la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

5.-.Sanciones por el uso indebido del mecanismo de acceso con asignación de beneficios.

Asimismo, una vez constatada la infracción establecida en el numeral 4 del artículo 199 de la Ley de Tránsito, el personal de fiscalización remitirá los antecedentes a la Subsecretaría de Transportes para que solicite a la entidad correspondiente la suspensión del beneficio.

De esta manera, si se utilizan de manera indebida los beneficios sociales relacionados a la tarifa del transporte público se sancionará al beneficiario, quien podrá impugnar el acto que resuelva la pérdida del beneficio según las reglas generales.

6.-.Mejoras al Registro de Pasajeros Infractores.

Se otorgan nuevos efectos al Registro de Pasajeros Infractores con la finalidad de fortalecer las estrategias para fomentar el pago de las multas cursadas. En todo caso, una vez que se paga la multa se elimina la anotación y cesan sus consecuencias.

#### **IV.- INCIDENCIA EN MATERIA FINANCIERA O PRESUPUESTARIA DEL ESTADO.**

El Informe Financiero N°88 de 31 de marzo de 2025, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda que acompañó al Mensaje a su ingreso, señala que sus principales contenidos son los siguientes:

## Primer informe financiero N° 88 de 31 de marzo de 2025

-Se amplía el personal que puede ejercer funciones de fiscalización, incorporando a personal de Metro S.A., personal de concesionarios de uso de vías, propietarios de los buses y en general, los prestadores de servicio de transporte público remunerado de pasajeros, en base a los requisitos fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) para tales efectos.

-Se faculta a los fiscalizadores para la correcta identificación y autenticación en la identidad de los pasajeros infractores a través de autenticación biométrica.

-Se establece que los pasajeros sólo podrán ingresar al bus por la puerta trasera en los casos en que el MTT lo permita expresamente.

-Se faculta al personal fiscalizador a constatar el uso indebido de instrumentos de acceso al transporte público con asignación de beneficios, para solicitar la inutilización del instrumento.

-Se establece un mecanismo de tarifa recargada, la que se determinará por el MTT en conjunto con el Ministerio de Hacienda, la que será requerida por el personal fiscalizador a quienes accedan al transporte público sin el pago de la tarifa correspondiente. Asimismo, se establece un procedimiento sancionatorio, en sede administrativa, en caso de que esta tarifa no sea pagada por los usuarios y un procedimiento de reclamación ante los Juzgados de Policía Local.

-Se establecen restricciones adicionales para las personas que se encuentren anotadas en el Registro de Pasajeros Infractores, entre las que se encuentran restricciones al otorgamiento y renovación de pasaporte. Asimismo, se amplía el plazo de extinción de la anotación en el registro a cinco años.

## **EFFECTO DEL PROYECTO DE LEY SOBRE EL PRESUPUESTO FISCAL**

Las nuevas funciones que se asignan a las instituciones de la Administración del Estado involucradas serán implementadas con cargo a sus presupuestos vigentes.

Con todo se consideran para la interconexión de los servicios al Registro de Pasajeros Infractores \$80.000 miles el primer año y \$20.000 miles en régimen.

Sin perjuicio de lo anterior, las medidas propuestas en el proyecto de ley inducirán menores presiones de gasto fiscal, en la medida en que sean exitosas en incrementar los ingresos del sistema de transporte público por concepto de pago de tarifas.

## **FUENTE DEL GASTO**

El mayor gasto fiscal que irroge la aplicación de este proyecto de ley, durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia, se financiará con cargo a las partidas del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. No obstante lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos. En los años siguientes se estará a los recursos que contemplen las respectivas Leyes de Presupuestos del Sector Público.

### **Fuentes de Información**

Mensaje de S. E. el Presidente de la República que inicia un Proyecto de Ley que incorpora nuevos mecanismos para enfrentar la evasión del pago de tarifa en los Sistemas de Transporte Público del país.

#### Segundo informe financiero N° 126 de 16 de mayo de 2025

Con motivo de la presentación de indicaciones, el Ejecutivo presentó el siguiente gasto asociado:

-Se establece un procedimiento de verificación de la calidad y seguridad de los datos obtenidos para autenticar la identidad y domicilio de los pasajeros fiscalizados por infracciones de evasión.

-Se establece que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevará un registro de las personas que hayan pagado la tarifa recargada, cuyo uso tendrá un límite que se fijará en la misma resolución que determine el valor de la tarifa recargada.

-Se fija un plazo de un año para la implementación de cobro de la tarifa recargada y seis meses para implementar los nuevos efectos del Registro de Pasajeros Infractores.

### **EFFECTO DE LAS INDICACIONES SOBRE EL PRESUPUESTO FISCAL**

La implementación del registro de las personas que paguen la tarifa recargada irrogará un mayor gasto fiscal asociado al desarrollo y mantención de dicho registro por **\$40.000 miles al primer año, y de \$20.000 miles en régimen**, con cargo a los recursos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

### Fuentes de Información

Oficio de S.E. el Presidente de la República, mediante el cual formula

indicaciones al proyecto de ley que incorpora nuevos mecanismos para enfrentar la evasión del pago de tarifa en los sistemas de transporte público del país.

### **Tercer Informe financiero N° 162 de 17 de junio de 2025**

Con motivo de la presentación de indicaciones, el Ejecutivo informó lo siguiente respecto del gasto asociado:

-Se establece un proceso de suspensión de beneficios tarifarios cuando se constate el uso indebido de estos.

-Se fija un valor mínimo para la tarifa recargada, de veinte veces la tarifa adulta.

### **EFFECTO DE LAS INDICACIONES SOBRE EL PRESUPUESTO FISCAL**

Estas indicaciones realizan ajustes a mecanismos que introduce el proyecto de ley para enfrentar la evasión al pago en el transporte público, **no afectando** lo señalado en los informes financieros anteriores respecto de que en la medida en que sean exitosos en incrementar los ingresos del sistema de transporte público, debieran inducir menores presiones de gasto fiscal.

### **Cuarto informe financiero N° 175 de 1 de julio de 2025**

Con motivo de la presentación de indicaciones, el Ejecutivo presentó el siguiente gasto asociado:

-Se establece la prohibición de venta de entradas y el ingreso a los recintos deportivos en espectáculos de fútbol profesional, a quienes se encuentren inscritos en el Registro de Pasajeros Infractores.

-Se establece que las bases de licitación para la concesión del uso de vías para transporte público deberán contemplar la incorporación de cabinas de seguridad para los conductores, para aquellos contratos suscritos con posterioridad a los seis meses de publicada la ley.

### **EFFECTO DE LAS INDICACIONES SOBRE EL PRESUPUESTO FISCAL**

La indicación primera descrita será implementada utilizando los recursos vigentes de los ministerios de Seguridad Pública y Transportes y Telecomunicaciones, por lo que no irrogará un mayor gasto fiscal.

Por su parte, la incorporación de cabinas de seguridad como exigencia en las bases de licitación para la concesión de transporte público descrita en el literal b., corresponde a un aspecto técnico que deberá ser remunerado a través de cobros de tarifa y/o subsidios. Sin perjuicio de ello, dado que este tipo de disposiciones ya ha sido incorporado en bases de licitación de concesiones vigentes, esto **no irrogará mayor gasto fiscal**.

#### **Fuentes de Información**

Oficio de S.E. el Presidente de la República, mediante el cual formula indicaciones al Proyecto de Ley que incorpora nuevos mecanismos para enfrentar la evasión del pago de tarifa en los Sistemas de Transporte Público del país.

## V- ACUERDOS ADOPTADOS

La Comisión recibió al **subsecretario de Transportes, señor Jorge Daza Lobos**. Comenzó exponiendo que el proyecto de ley presentado surge de un compromiso adquirido durante la tramitación de la Ley de Presupuestos 2025, en la que se solicitó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones incorporar medidas adicionales para controlar la evasión en el transporte público de la Región Metropolitana. Señaló que la iniciativa busca reforzar la fiscalización y sanciones frente al uso indebido de beneficios tarifarios, como la Tarjeta Nacional Estudiantil o la de adulto mayor, y endurecer las penas por agresiones a conductores e inspectores. Explicó que, desde 2022, el plan ministerial ha reducido la evasión en un 9,3%, gracias a un trabajo basado en cinco pilares: intensificación de controles —con más de 500.000 fiscalizaciones en 2025—, ampliación de zonas pagas hasta 289, implementación de validadores en puertas traseras con más de 300 000 validaciones adicionales, incorporación de nuevas tecnologías como el uso masivo del código QR, campañas de educación ciudadana y coordinación interinstitucional con municipios, Carabineros, Tesorería, Junaeb y empresas operadoras.

Añadió que el proyecto introduce innovaciones relevantes, como la creación de la tarifa recargada: quienes sean sorprendidos sin pagar podrán pagar un monto superior al pasaje habitual para evitar ser inscritos en el registro de evasores. Este valor será definido mediante reglamento por los ministerios de Transportes y de Hacienda, estableciéndose un mínimo equivalente a 20 veces el pasaje vigente, destinándose los recursos al financiamiento del sistema. Asimismo, se propone un procedimiento administrativo abreviado para el cobro de multas, inspirado en la Ley CATI. También se fortalecen las consecuencias de estar en el registro de evasores, con restricciones en trámites como la renovación de pasaporte, la obtención de permisos de residencia o el acceso a espectáculos deportivos, con una vigencia de cinco años.

Indicó que la implementación del nuevo sistema de tarifa recargada conlleva un costo adicional acotado, estimado en 40 millones de pesos el primer año y 20 millones anuales en régimen, vinculados a la modernización del sistema de registros. Recalcó que, pese a ser montos menores, requieren de aprobación en la Comisión de Hacienda. Finalmente, destacó que este proyecto, originado en un mandato del Congreso, ya fue aprobado en las comisiones de Obras Públicas y Transportes y de Seguridad, encontrándose ahora en esta instancia para su análisis y aprobación.

**El diputado Bianchi** señaló que el proyecto en discusión se originó a partir de la presión ejercida en la quinta subcomisión de Presupuesto, junto al diputado Alexis Sepúlveda, cuando exigieron al Gobierno hacerse cargo de la evasión en el transporte público de Santiago, la cual consideraron inaceptable dado que en regiones no ocurre el mismo fenómeno. Recordó que, ante el incumplimiento del Ejecutivo en los plazos comprometidos, él mismo presentó una moción parlamentaria, la cual fue posteriormente refundida con la iniciativa gubernamental. Destacó que, si bien el trabajo conjunto permitió introducir mejoras, quedaron temas pendientes, particularmente la seguridad de los conductores mediante la instalación de cabinas protectoras, compromiso que no se cumplió y que se postergó para futuras licitaciones, dejando sin solución actual a los trabajadores que han debido enfrentar múltiples agresiones.

Enfatizó que la evasión en la capital superó el 45% y que resulta intolerable mantener esta situación mientras el presupuesto nacional enfrenta estrecheces financieras. Resaltó que el proyecto constituye una herramienta relevante para contribuir a reducir el déficit fiscal y para hacer frente a lo que calificó como una “sinvergüenzura” exclusiva de Santiago. Finalmente, solicitó a la Comisión votar y despachar el proyecto en la misma

sesión, considerando la urgencia de la materia y la necesidad de dar respuesta a un problema que afecta gravemente al sistema de transporte público.

**El diputado Donoso** calificó la evasión en el Transantiago como un verdadero escándalo que implica un costo muy alto no solo para la capital, sino para todas las regiones y el país en su conjunto. Valoró la existencia de un proyecto destinado a sancionar con severidad esta práctica mediante distintos mecanismos, aunque planteó dudas de carácter práctico respecto a su implementación. Consultó específicamente cómo se aplicarán las multas y en qué consistirá el procedimiento de pago rápido, cuestionando si se utilizará un sistema como Transbank y si este será objeto de licitación. Asimismo, preguntó por las atribuciones legales que tendrían los funcionarios encargados de fiscalizar, como los del Metro o del propio sistema de transporte, para exigir la identificación de los infractores y obtener los datos necesarios para cursar las sanciones.

**El diputado Sepúlveda** sostuvo que el Transantiago constituye una trampa y un engaño en sí mismo, recordando que este tema ya había sido analizado en la discusión presupuestaria de años anteriores. Si bien valoró el esfuerzo del Ejecutivo por avanzar en mecanismos de cobro, afirmó que el modelo está mal diseñado, puesto que los operadores privados carecen de incentivos para fiscalizar el pago de pasajes, dado que su rentabilidad está garantizada por el Estado mediante subsidios. Señaló que todas las medidas de control, fiscalización, inversión en infraestructura y tecnología, así como el pago de multas, recaen en el ámbito público y en el presupuesto nacional, mientras que las empresas concesionarias se benefician de la rentabilidad asegurada sin hacerse cargo del problema. En ese sentido, planteó que los recursos adicionales destinados al transporte metropolitano no se compensan de manera equitativa con las regiones, donde los aportes son ínfimos para sostener los sistemas urbanos y los denominados perímetros de exclusión.

Manifestó que la situación constituye una burla para las regiones, que deben financiar sistemas precarios mientras en Santiago se implementan buses eléctricos y ecológicos a costa del presupuesto nacional. Criticó que mientras en la capital se invierten cuantiosos recursos en infraestructura y fiscalización, en regiones los usuarios sí pagan sus pasajes y, sin embargo, reciben migajas en comparación con los beneficios metropolitanos. Reclamó que esta asimetría se mantiene pese a que el costo lo asume todo el país, y emplazó al subsecretario a recorrer el transporte público de Valparaíso y de otras ciudades para constatar las malas condiciones y la antigüedad de los buses.

Finalmente, consideró que las medidas del proyecto resultan mínimas frente a la magnitud del problema y pidió sanciones más contundentes, tal como ocurrió con el sistema de TAG en las autopistas, donde las multas severas obligaron al cumplimiento. Insistió en que se deben buscar mecanismos más efectivos para garantizar el pago y en que las regiones reciban un trato equitativo en materia de subsidios y mejoras al transporte público.

**El diputado Romero** expresó que el Transantiago constituye un ejemplo de política pública mal diseñada e implementada, que ha significado un enorme costo para las arcas fiscales, compartiendo en este punto lo señalado por el diputado Sepúlveda. Sin embargo, centrado en el proyecto, planteó varias interrogantes, comenzando por la participación de inspectores municipales en las labores de fiscalización y la necesidad de saber si se contemplan transferencias de recursos a los municipios para cubrir estas funciones. Manifestó además dudas sobre la aplicación práctica de la tarifa recargada, cuestionando qué sucederá si un infractor se niega a pagar, especialmente en el caso de inmigrantes en situación irregular e indocumentados, preguntándose cómo se logrará su identificación y si enfrentarán sanciones efectivas o solo simbólicas.

Asimismo, se mostró escéptico frente a algunas medidas propuestas, como las restricciones para acceder a espectáculos de fútbol, renovar pasaporte o permisos de residencia, considerando que podrían tener un efecto limitado dadas las condiciones económicas actuales y el acceso que los inmigrantes mantienen a servicios básicos aun sin regularización. Comparó con el sistema de TAG, donde el incumplimiento acarrea sanciones claras como la imposibilidad de obtener el permiso de circulación y el retiro del vehículo, subrayando que en el transporte público no se aprecia una consecuencia de similar rigor. Aunque adelantó su disposición a votar favorablemente, insistió en que las sanciones previstas son insuficientes y que el proyecto se queda corto, pues no establece estimaciones claras sobre la mejora esperada ni sobre los montos que podrían recuperarse mediante estas medidas.

**La diputada Rojas** expuso que, como residente de San Antonio, conoce de primera mano la precariedad del transporte público fuera de las capitales regionales, donde los buses son de peor calidad y, en muchos casos, se reciclan los que ya no sirven en Santiago. Reconoció la legitimidad de las críticas sobre las asimetrías entre regiones y la capital, pero advirtió que aquello no debiera traducirse en castigar al transporte metropolitano, ya que se trata de una realidad distinta que requiere soluciones propias. Subrayó que la Región Metropolitana concentra a casi la mitad de la población del país, mayoritariamente clase trabajadora, lo que obliga a contar con un sistema moderno y eficiente, distinto en escala y necesidades a los de las regiones.

En este marco, señaló que el debate debe centrarse en el fenómeno específico de la evasión en Santiago, evitando diluirlo con comparaciones regionales, y planteó la importancia de conocer referencias internacionales respecto de cómo se enfrenta la evasión en otras grandes capitales del mundo, pues no se trata de un problema exclusivo de Chile. También consideró relevante evaluar la evolución de la evasión entre distintos gobiernos y el aporte que este proyecto puede representar en ese contexto. Finalmente, coincidió con lo expresado por otros parlamentarios en cuanto a que la iniciativa es insuficiente, pero sostuvo que, dentro de sus limitaciones, apunta al tema que corresponde, razón por la cual la discusión debería concentrarse en cómo fortalecer los mecanismos de control y avanzar hacia un sistema de transporte más moderno en la Región Metropolitana, aspiración que también debería extenderse en el futuro a las demás regiones del país.

**El diputado Sáez** formuló una consulta respecto al ámbito de aplicación de la ley, preguntando si, en caso de que una persona evada el pago en Santiago y posteriormente lo haga en ciudades como Puerto Montt, donde también se están implementando sistemas de recaudo electrónico, la norma tendría vigencia nacional. Al mismo tiempo, comentó la histórica asimetría existente entre el transporte público de la Región Metropolitana y el del resto del país, reconociendo que mientras en Santiago existe un sistema integrado, en regiones aún persiste la realidad de pagar múltiples pasajes para llegar a un destino.

Destacó los avances logrados en Puerto Montt con la implementación de los perímetros de exclusión, que permitieron restablecer la oferta de transporte tras la pandemia, estabilizar las tarifas, mejorar los recorridos, garantizar frecuencia e incorporar aplicaciones móviles para el seguimiento de buses. Valoró la negociación realizada con los operadores tradicionales, que permitió mantener empleos y avanzar en programas de modernización.

Reconoció, sin embargo, que persiste una brecha significativa en calidad respecto de Santiago, donde el sistema público ha mejorado ostensiblemente en los últimos años y ofrece condiciones de primer nivel, con integración tarifaria que reduce los costos para los usuarios. Consideró que el desafío pendiente es regular el transporte interurbano,

donde persisten problemas graves de seguridad y trato hacia los pasajeros. Finalmente, señaló que este proyecto constituye un paso en la dirección correcta, que, si bien podría aspirar a sanciones más duras, permitirá evaluar su efectividad en la reducción de la evasión en la Región Metropolitana y servirá también como disuasivo en las regiones a medida que se extiendan los sistemas electrónicos de pago.

**El diputado Sepúlveda** recordó que cuando se implementó el subsidio al Transantiago, los parlamentarios de regiones exigieron la llamada “Ley Espejo” para asegurar recursos equivalentes en el resto del país, ya que, de lo contrario, se habría subsidiado solo a la Región Metropolitana dejando de lado a las demás. Señaló que ese ejemplo demuestra la importancia de la acción parlamentaria para defender los intereses regionales, y sostuvo que esta discusión sobre transporte público también debe darse en la Ley de Presupuestos, donde es posible presionar por un trato equitativo.

Cuestionó la evidente diferencia entre los recursos destinados a Santiago y los que llegan a las regiones, destacando que en la capital se renueva constantemente la flota con buses nuevos y tecnología limpia, mientras que en lugares como el Maule o los Lagos la situación es muy distinta, con operadores antiguos y un servicio de calidad inferior. Reconoció que los perímetros de exclusión han permitido ciertos avances, pero consideró que estos no se comparan con el nivel de modernización existente en la Región Metropolitana.

Planteó que mientras no se destinen recursos suficientes para el transporte público regional, se continuará con un servicio mediocre, y afirmó exigir que se invierta con la misma intensidad en regiones que en Santiago. Subrayó que los pasajeros de regiones sí pagan su pasaje, a diferencia de lo que ocurre en la capital, y que pese a ello es allí donde se destinan mayores fondos públicos para sostener el sistema. Aseguró que no se trata de restar financiamiento al transporte metropolitano, sino de demandar un esfuerzo equivalente en regiones, de modo que ciudades como Talca puedan contar con un transporte público de la misma calidad que el de Santiago.

**El diputado Naranjo** expresó que el Transantiago ha significado una pesada carga para el país, especialmente para las regiones, a casi veinte años de su implementación, y cuestionó que, pese al tiempo transcurrido, aún persista un nivel tan alto de evasión. Señaló que esta Comisión constituye una instancia de desahogo para los parlamentarios de regiones, dado que el diseño del sistema ha generado un Chile diferenciado en materia de transporte público: uno moderno y eficiente en la Región Metropolitana, con metro y buses de calidad, y otro rezagado en las regiones, donde no existen condiciones equivalentes.

Planteó que, mientras las regiones subsidian indirectamente a los evasores de Santiago, en sus territorios la gente paga su pasaje con responsabilidad, por lo que correspondería premiar esa conducta con subsidios que abaraten el costo del transporte. Reclamó que ningún gobierno, de distinto signo político, ha tomado medidas concretas para equilibrar la situación, manteniéndose una desigualdad evidente que afecta a la vida diaria de los habitantes de las regiones.

Afirmó que nadie se opone a sancionar con mayor severidad la evasión en Santiago, pero insistió en que se debe alcanzar un trato igualitario, de manera que el transporte público regional también se modernice y ofrezca acceso en condiciones similares. Llamó al Ministerio de Transportes a cambiar la perspectiva y comprender que las regiones no pueden seguir financiando el Transantiago. Finalmente, valoró la defensa del regionalismo y reiteró su llamado a terminar con la desigualdad y a priorizar de una vez las necesidades de las regiones.

**El diputado Santana** manifestó su apoyo al proyecto, señalando que resulta lógico abordar la evasión y sus consecuencias, recordando que él mismo es usuario habitual del transporte público en Santiago y que, pese a los distintos valores de las tarifas para adultos, adultos mayores y estudiantes, este sistema constituye un servicio esencial en países desarrollados donde el transporte público es una prioridad. Planteó dudas respecto a la manera en que se controla la evasión, observando que incluso en presencia de inspectores se producen agresiones contra ellos, por lo que estimó necesario reforzar las medidas de seguridad para proteger a quienes fiscalizan. Agregó que en el caso de los estudiantes ha constatado problemas cuando los conductores se niegan a entregar los boletos correspondientes, lo que no está resuelto en el proyecto.

Asimismo, formuló una consulta sobre la facultad del Ministerio de Transportes para disponer de los ingresos provenientes de las recargas en beneficio de los concesionarios, pidiendo clarificación respecto de si esto pudiese significar un detrimento para otras fórmulas de implementación del transporte público en el país. Enfatizó además la importancia de los avances regionales, destacando que Copiapó contará desde octubre con 120 buses eléctricos, convirtiéndose en la primera ciudad de Sudamérica con una flota completamente sustentable, lo que se traducirá en beneficios ambientales y en mayor seguridad y comodidad para los usuarios.

Finalmente, valoró el espíritu descentralizador expresado por otros diputados y lo vinculó a la necesidad de compensaciones justas para territorios que producen energía limpia y recursos estratégicos, pero que no reciben beneficios proporcionales en servicios de transporte. Recordó que, al igual que el debate sobre el royalty minero, este es un tema que deberá abordarse en el marco de la discusión presupuestaria, pero insistió en dejar instaladas sus tres consultas principales relativas a la fiscalización, la entrega de boletos a estudiantes y la aplicación de los recursos provenientes de las recargas.

**El diputado Cifuentes** manifestó compartir las críticas respecto a la injusticia que significa el mayor financiamiento para el transporte público de Santiago en desmedro de las regiones, pero advirtió que también corresponde hacer una autocrítica desde las propias regiones, ya que en muchos casos los recursos asignados no se han utilizado adecuadamente por falta de capacidades técnicas locales. Destacó los avances recientes en ciudades como La Serena y Coquimbo, donde se han incorporado buses eléctricos mediante sistemas licitados que han mejorado la seguridad, el servicio y la calidad de vida, al punto que la ciudadanía ha defendido activamente las nuevas paradas frente a modificaciones.

Sin embargo, señaló que el Ministerio de Transportes ha sido débil en abordar un aspecto central: la gestión del tránsito. Indicó que, pese a la introducción de flotas eléctricas modernas, estas siguen enfrentando los mismos tacos de siempre, lo que impide reducir los tiempos de viaje y desincentiva el uso de la locomoción colectiva, especialmente en niños y jóvenes, lo que incrementa el tráfico vehicular privado. A su juicio, la verdadera injusticia no es solo financiera, sino también de inteligencia y planificación, pues no se han implementado medidas más baratas y efectivas como vías segregadas, reversibles o el uso de inteligencia artificial para gestionar flujos.

Agregó que lo fundamental para el ciudadano es contar con un transporte seguro, rápido y confiable, y que la falta de estas condiciones genera inseguridad, delitos y deterioro de la vida cotidiana. Valoró la comparación internacional entregada, donde ciudades como Madrid o Praga alcanzan subsidios de hasta un 80% o cercanos a la gratuidad, lo que abre el debate sobre avanzar hacia un sistema 100% subsidiado en Chile, pero con alcance nacional. Concluyó señalando que aprobará el proyecto, aunque lo considera insuficiente, y llamó a instalar esta discusión en los próximos meses como un tema

programático clave, especialmente en las regiones que siguen enfrentando graves deficiencias en transporte público.

**El diputado Mellado** realizó una intervención en la que recordó que, antes de la implementación del Transantiago, el sistema de micros amarillos en la Región Metropolitana no requería subsidio y funcionaba con financiamiento directo de los pasajeros, incluso ofreciendo recorridos que llegaban hasta los hogares de los usuarios. Criticó que, con el Transantiago, impulsado e implementado por los gobiernos de Ricardo Lagos y Michelle Bachelet, se estableció una de las peores políticas públicas, con incentivos mal diseñados que trasladaron al Estado y a todos los chilenos el costo de la ineficiencia del sistema privado.

Explicó que actualmente los empresarios en regiones deben invertir en sus propios buses, asumiendo costos de 150 a 200 millones de pesos por máquina, y reciben subsidios específicos para escolares, adultos mayores y procesos de chatarrización, pero continúan cobrando directamente a los pasajeros. En contraste, en Santiago los dueños de buses son remunerados por kilómetro recorrido, independientemente del número de pasajeros transportados, lo que elimina su incentivo para fiscalizar el pago y traslada el peso del financiamiento al erario nacional.

Planteó que esta lógica resulta insostenible, pues se estima que el Estado destina alrededor de 1.800 millones de dólares anuales al sistema, recursos que podrían destinarse a otras áreas sociales o a mejorar el transporte en regiones, donde los usuarios sí pagan sus pasajes. Criticó que el proyecto en discusión no aborda este problema de fondo, ya que lo esencial sería modificar las bases de licitación para que los privados asuman la responsabilidad de asegurar el cobro, incorporando sistemas que los obliguen a preocuparse de que los pasajeros paguen. Concluyó solicitando al subsecretario que aclare cuándo se cambiarán las bases de pago por kilómetro recorrido hacia un esquema basado en los pasajeros efectivamente transportados, de manera que los privados, y no todos los chilenos, se hagan cargo de la sostenibilidad del sistema.

**El diputado Bianchi** manifestó su molestia porque el Ejecutivo no reconoció debidamente la autoría parlamentaria del proyecto, recordando que fue él, junto a otros colegas, quien lo presentó inicialmente, y que solo posteriormente el Gobierno recogió parte de su propuesta. Recalcó que este proyecto no puede entenderse únicamente como iniciativa del Ejecutivo, sino como el resultado de la convergencia entre ambas partes. Destacó que el debate refleja dos visiones contrapuestas: una que plantea avanzar hacia un transporte completamente subvencionado y público, y otra que defiende un sistema esencialmente privado, señalando que Chile aún no ha definido con claridad qué modelo adoptará, si público, mixto o privado.

Recordó que en el pasado, durante el gobierno de la Presidente Bachelet, se logró avanzar en beneficios concretos como la rebaja tarifaria para adultos mayores, impulsada por la entonces ministra Paola Tapia, y mencionó la relevancia histórica de la discusión presupuestaria en el Senado, cuando el senador Adolfo Zaldívar incorporó una partida simbólica de 1.000 pesos para el Transantiago, lo que dio origen a un debate en el que él mismo debió dirimir con su voto pensando en la necesidad de los millones de personas que dependían del sistema de transporte en Santiago. De esa discusión, agregó, surgió la denominada “ley espejo”, que buscaba extender los beneficios a las regiones.

Finalmente, sostuvo que el problema de fondo, que no ha sido resuelto por ningún gobierno, es la evasión, la cual daña gravemente al erario nacional. Afirmó que el proyecto se elaboró con la convicción de poner fin a estos abusos, especialmente en Santiago, donde existe un sistema de nivel mundial que muchos no pagan, en contraste con la realidad de las regiones. Llamó a los parlamentarios a apoyar la iniciativa en la Comisión

de Hacienda, advirtiendo que el país debe abrir un debate más profundo, ya sea en esta instancia o en la discusión presupuestaria, para definir el modelo de transporte que se requiere: completamente subvencionado, mixto o privado.

**El diputado Sepúlveda** señaló que la experiencia de Copiapó constituye un ejemplo positivo de transporte público regional, pero precisó que ello se explica por los recursos asignados. Indicó que mensualmente se destinan alrededor de 828 millones de pesos para operar unas 120 máquinas, lo que equivale a aproximadamente 6,8 millones de pesos por bus. Explicó que con ese nivel de financiamiento se hace posible contar con una flota renovada y de calidad, ya que un operador que licita bajo esas condiciones puede incorporar buses modernos.

Contrastó esta situación con lo que ocurre en Talca, donde los aportes alcanzan solo a 1,2 millones de pesos mensuales por máquina, cifra que considera absolutamente insuficiente para sostener un sistema capaz de renovar flota o alcanzar estándares similares a los de Copiapó. Recalcó que el problema es de asignación de recursos, ya que mientras en algunas ciudades se entregan fondos significativos, en otras no existen los mismos apoyos, lo que genera desigualdad. En ese sentido, planteó la necesidad de que se garantice un financiamiento justo y equitativo para todas las regiones, y no únicamente para algunas, diferenciando además la situación de los aportes en regiones respecto de los montos mucho más elevados que se destinan al transporte en Santiago.

**El subsecretario Daza** expresó que el diagnóstico realizado por los diputados en torno a la desigualdad existente entre el transporte público de la Región Metropolitana y el de las regiones es plenamente compartido por el Gobierno, enfatizando que no están de acuerdo con esta brecha y que se ha trabajado sistemáticamente para reducirla mediante incrementos presupuestarios anuales. Explicó que al inicio de la actual administración existían 4 millones de personas con sistemas de transporte regulados fuera de Santiago y que, al término del mandato, esa cifra alcanzará los 7,5 millones. Reconoció que la regulación en algunas zonas es precaria, pero subrayó que antes no existía ninguna, por lo que se ha avanzado de manera incremental en cobertura y regulación. Señaló además que la modificación a la ley de subsidios permitió que, a partir del próximo año, el 100% de los recursos se destinen obligatoriamente al transporte, lo que asegura mayor inversión en renovación de flota e infraestructura habilitante, corrigiendo la situación anterior en que solo el 16% se aplicaba a estos fines.

El subsecretario destacó que gracias a esta política se han implementado sistemas en regiones que antes carecían de regulación, mejorando horarios, frecuencias y recorridos, además de posibilitar la incorporación de flotas modernas como los 121 buses de Copiapó, los 40 eléctricos de Antofagasta, los 44 de La Serena-Coquimbo, y los que se están implementando en Rancagua y Concepción. Indicó que antes de finalizar el gobierno se contará con más de 316 buses eléctricos en funcionamiento y que, entre 2026 y 2027, gracias al aporte de los gobiernos regionales, se sumarán más de 700. Agradeció a los parlamentarios por las aprobaciones presupuestarias que han hecho posible estos avances y subrayó que se trata de una política de Estado en la que existe un compromiso transversal.

Asimismo, precisó que el proyecto de ley en discusión nace también de la fusión de una moción parlamentaria y ha contado con aprobación unánime en las comisiones de Obras Públicas, Transportes y Seguridad. En relación con la fiscalización, explicó que la normativa habilita tanto a funcionarios municipales como a personal contratado por las empresas para ejercer control al interior de los buses, lo que permitirá enfrentar con mayor fuerza la evasión en el sistema. Sobre este punto, señaló que el Gobierno busca reducir la evasión en Santiago, que, si bien sigue siendo alta, ya se ha reducido en 9,3 puntos, con la meta de bajarla al 35% antes del término del mandato. El subsecretario detalló que el

proyecto contempla multas inmediatas, la incorporación al registro nacional de evasores y un sistema exprés de cobro automatizado para agilizar los procesos.

**El diputado Sauerbaum** señaló que en discusiones previas sobre la Ley de Presupuestos ya se había abordado el uso de los fondos espejo, los cuales nunca se habrían utilizado adecuadamente. Explicó que la situación en regiones no se debe solo a falta de voluntad o negligencia, sino también a circunstancias estructurales, como el hecho de que menos del 30% de los caminos están pavimentados, lo que dificulta que el transporte público pueda operar en zonas rurales. Recordó que el año anterior se introdujo una norma en la quinta Subcomisión para permitir que estos fondos también pudieran destinarse a la pavimentación de caminos en coordinación con Obras Públicas, ya que sin esta infraestructura es imposible establecer recorridos, pues ninguna empresa se presenta a licitaciones que no puede cumplir. Agregó que algunos empresarios que participaron en procesos previos abandonaron después de pocos meses al constatar que no era posible sostener el servicio en esas condiciones.

Indicó que se requieren soluciones más integrales y no limitarse solo a subsidios para contratar servicios de transporte, ya que en regiones como Ñuble la evasión prácticamente no existe —con una cifra de apenas 0,43%—, a diferencia de Santiago, donde considera que el problema es de gran magnitud. Por ello, manifestó que, si bien no existe inconveniente en aprobar los recursos solicitados por ser un monto acotado, es importante que el Gobierno comprenda las aprensiones que surgen desde las regiones frente a esta realidad.

**El diputado señor Barrera (Presidente) tras el debate, consideró votar los artículos de competencia de esta Comisión en la próxima sesión.**

A su inicio, expuso ante la Comisión **el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz Abogabir.**

El ministro Muñoz explicó que el proyecto en discusión incorpora elementos de una moción anterior presentada por el diputado Bianchi y responde también al compromiso asumido por el Gobierno en la última discusión presupuestaria de presentar una iniciativa para aumentar las facultades de fiscalización y reducir la evasión tarifaria, fenómeno que se concentra principalmente en Santiago. Detalló que, en lo relativo a Hacienda, se contemplan dos artículos centrales. El primero corresponde al 88 sexies, referido a la tarifa recargada, que regula tanto su monto como el número de veces que una persona puede acogerse a este mecanismo. Esta tarifa consiste en un pago inmediato exigido a quien es sorprendido evadiendo, con el fin de evitar el proceso judicial de multas y la inscripción en el registro de infractores.

Indicó que el monto de la tarifa recargada será fijado mediante resolución conjunta de los ministerios de Transporte y de Hacienda, previa consulta al Panel de Expertos, siguiendo criterios como el nivel de fiscalización, la cantidad de controles y la tasa de evasión. Señaló que el monto no podrá ser inferior a veinte veces la tarifa normal y que los recursos obtenidos se destinarán al sistema integrado de transporte público, salvo en aquellos lugares donde no exista tal organismo, en cuyo caso podrán ir a los ingresos de los operadores, lo que a su juicio constituye un incentivo para que ellos mismos colaboren en la fiscalización. Asimismo, precisó que habrá un límite en la cantidad de veces que un pasajero podrá pagar esta tarifa recargada; superado ese umbral, se procederá directamente a la multa. Para implementar este control, el Ministerio deberá llevar un registro interno de quienes accedan a este beneficio, con un costo estimado de 40 millones de pesos en el primer año y 20 millones anuales de mantención. Recalcó que dicho registro no puede ser

público por razones constitucionales y de protección de datos personales, además de que su publicidad generaría incentivos a incumplir.

En segundo lugar, se refirió al registro de pasajeros infractores, que es distinto al anterior y en el cual se incorporan las personas sancionadas por no pagar la multa correspondiente. Recordó que actualmente sus consecuencias son la imposibilidad de obtener documentos como la licencia de conducir o el permiso de circulación, y la retención de devoluciones de impuestos por parte de la Tesorería. El proyecto agrega tres nuevas restricciones: prohibición de ingresar a espectáculos de fútbol profesional, de obtener pasaporte y de acceder al permiso de residencia. Para hacer efectivas estas consecuencias, explicó que se requiere la interconexión del sistema con otros organismos públicos, lo que supone un costo estimado de 80 millones de pesos en el primer año y 20 millones anuales para su mantención.

## VOTACIÓN

**El presidente señor Barrera**, puso en votación el texto sometido a conocimiento y consideración de esta Comisión.

“Artículo primero.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

**7) Agrégase el siguiente artículo 88 sexies, nuevo:** (al que se refiere el artículo segundo transitorio sometido a conocimiento de esta Comisión de Hacienda):

“Artículo 88 sexies.- El valor de la tarifa recargada se determinará por resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio de Hacienda, observando a lo menos uno de los siguientes criterios: la efectividad de la fiscalización sobre la obligación del pago de la tarifa, el número de fiscalizaciones realizadas y el índice de evasión. Su valor será proporcional a la tarifa adulto vigente, en ningún caso inferior a veinte veces dicha tarifa, y su determinación comprenderá previamente la opinión del Panel de Expertos de la ley N° 20.378.

Asimismo, el pasajero solo podrá pagar la tarifa recargada el número de veces y dentro del período que determine la resolución a que se refiere el inciso anterior. Si dicho número ha sido excedido dentro del período señalado, se procederá conforme a lo dispuesto en el inciso segundo y siguientes del artículo 88 quinquies. Para estos efectos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevará un registro de las personas que han pagado la tarifa recargada.

El monto recaudado por el pago de la tarifa recargada será destinado a los recursos del sistema integrado que administra los recursos de transporte público remunerado de pasajeros, en aquellas zonas geográficas en que exista. Con todo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer que dichos montos formen parte de los ingresos de los prestadores de servicios remunerados de transporte público regulados, en los respectivos contratos de concesión de uso de vías, perímetro de exclusión, condiciones específicas de operación y de utilización de vías u otra modalidad equivalente.”.

**Artículo segundo transitorio.-** Imputación del gasto. El mayor gasto fiscal que irroque la aplicación de este proyecto de ley, durante el primer año presupuestario de su

entrada en vigencia, se financiará con cargo a las partidas del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la partida presupuestaria del Tesoro Público, podrá suplementar la parte del gasto que no se pudiere financiar con esos recursos. En los años siguientes se estará a los recursos que contemplen las respectivas Leyes de Presupuestos del Sector Público.”.

**Sometidos a votación ambos artículos, en los términos propuestos, fueron aprobados por la unanimidad de los doce diputados presentes señores Barrera (Presidente), Bianchi, Cifuentes, Cuello, Donoso, Mellado, Rojas, Romero, Sauerbaum, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans.**

\*\*\*\*\*

Por las razones señaladas, la Comisión de Hacienda recomienda **aprobar** el proyecto de ley en lo referido a las normas sometidas a su conocimiento, en los términos indicados.

\*\*\*\*\*

Tratado y acordado en las sesiones ordinarias celebradas el martes 19 y miércoles 20 de agosto del año en curso, con la asistencia de los diputados (as) señores (as) Boris Barrera Moreno (Presidente), Carlos Bianchi Chelech, Ricardo Cifuentes Lillo, Luis Cuello Peña y Lillo, Felipe Donoso Castro, Miguel Mellado Suazo, Camila Rojas Valderrama, Agustín Romero Leiva, Juan Santana Castillo, Frank Sauerbaum Muñoz, Alexis Sepúlveda Soto, Gastón Von Mühlenbrock Zamora y Gael Yeomans Araya.

En la sesión ordinaria del martes 19 de agosto, la diputada Gael Yeomans Araya fue reemplazada por el diputado Jaime Sáez Quiroz.

Además, en esa sesión asistió el diputado Jaime Naranjo Ortiz.

Sala de la Comisión, a 22 de agosto de 2025.

**MARÍA EUGENIA SILVA FERRER**  
**Abogado Secretaria de la Comisión**