Presupuesto 2026 ‘Fondo Espejo’, Red Movilidad y distribución del Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional

Autor

Hernán Cerda Toro
Email: hcerda@bcn.cl
Tel.: +56 2 2270 1832

Nº SUP: 153.240

Resumen

El sistema de transporte en Santiago ha transitado desde la desregulación de los años 90 y las "micros amarillas" hacia un modelo de integración total con el Plan Transantiago (hoy Red Movilidad). Si bien el objetivo inicial bajo la administración del presidente Ricardo Lagos buscaba mejorar la calidad de vida, reducir la contaminación y modernizar el sistema de pago el plan de transporte ha mostrado un importante déficit financiero y altos niveles de evasión, lo que ha obligado al Estado a intervenir mediante subsidios para sostener la operación y la infraestructura.

Para equilibrar la inversión entre la Región Metropolitana y las regiones, se promulgó la Ley N° 20.378, creando el denominado "Fondo Espejo". Este mecanismo establece que por cada peso invertido en el transporte de Santiago, se debe asignar un monto equivalente para el resto del país. Según la actualización de la Ley N° 21.692 (2024), parte de estos recursos se canalizan a través del Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional (sucesor del FAR), permitiendo financiar no solo buses urbanos, sino también transporte escolar, conectividad en zonas aisladas y otros.

Para el año 2026, el presupuesto total de subsidios asciende a $ 2.032.546 millones (US$ 2.224 millones), distribuidos en partes iguales (50/50) entre Red Movilidad y regiones. Sin embargo, el análisis presupuestario deja en evidencia que mientras los fondos de Santiago van directo a la operación del sistema, una parte de Fondo Espejo se desvía a empresas estatales o a la compra de activos, lo que reduce la disponibilidad efectiva de recursos para proyectos de inversión directa gestionados por los Gobiernos Regionales. El resumen del Fondo Espejo para **regiones** se entrega en cuadro adjunto.

En millones de $ 2026

✓ Subsidio Nacional al transporte público	476.366
✓ Iniciativas de inversión	3.093
✓ Metro Regional de Valparaíso SA	2.852
✓ Trenes Metropolitanos SA	1.531
✓ FESUB Concepción S.A	5.440
✓ Fondo de Apoyo Regional y la Conectividad Regional	57.546
✓ Operaciones Complementarias del Tesoro	469.444
Total Fondo Espejo regiones	**1.016.273**

I.- Introducción

En la década de 1990, el Estado se propuso la firme tarea de transformar el sistema de transporte público existente hasta ese momento en Santiago. Para 1991, el gobierno decidió invertir cerca de 14 millones de dólares en el retiro de 2.600 buses, estableciendo adicionalmente un límite máximo de 18 años para renovar el parque automotriz de buses, introduciendo además un límite a la emisión de gases para el transporte público (ver Memoria Chilena, 2018). Estos contratos permitieron fijar recorridos y frecuencias, además de establecerse fórmulas que permitieran estimar los aumentos de tarifas. Hasta el año 1998 las licitaciones de las conocidas '*micros amarillas*', habían logrado disminuir el número de microbuses y aumentar la capacidad media de pasajeros en ellos.

Pese a los avances alcanzados por las licitaciones de las '*micros amarillas*', algunas de las antiguas deficiencias del transporte público se mantuvieron con el paso de los años. Buenos ejemplos de ello fueron algunas duplicidades de recorridos, la inseguridad en el tránsito, la deficiente calidad de los buses, el sistema de pagos por '*boleto cortado*', y los incrementos en los niveles de contaminación acústica y atmosférica.

Con el propósito de mejorar la calidad de vida de los usuarios del transporte público de Santiago, bajo la administración de Ricardo Lagos se ideó el Plan Transantiago (actual Red Movilidad), el cual proponía mejorar los estándares de calidad del transporte público de la capital, disminuyendo la congestión, la contaminación y la inseguridad que presentaba el sistema de transporte existente hasta ese momento.

El 10 de febrero de 2007 se puso en marcha el nuevo plan de transporte, el que implicó la ampliación de la red de Metro, una nueva malla de recorridos, el pago integrado de tarifas a través de tarjetas inteligentes ('*Tarjeta Bip!*'), la renovación de forma programada de la flota de autobuses, la construcción de nuevas infraestructuras a cargo de los ministerios de Obras Públicas, Interior y el Serviu Metropolitano, así como también la utilización del sistema de asociación público privado para acelerar la construcción de algunas obras. Finalmente, el sistema también abordaría la elaboración de un nuevo sistema de gestión empresarial y laboral para el sector.

De esta forma, el Plan Transantiago fue concebido como:

> (…) *un sistema de transporte que integraba tarifas y servicios entre Metro, Buses Troncales y Buses alimentadores, así como la existencia de un Administrador Financiero del Transantiago que se encargaría de la plataforma tecnológica. Adicionalmente, existiría un Sistema de Información a los Usuarios del Transporte (SIAUT) que permitiría mantener a la población informada al respecto del funcionamiento del sistema* (Comisión, 2010).

El nuevo modelo de transporte público no debió haber implicado un gasto fiscal ni un aumento en las tarifas. Sin embargo, los resultados no fueron los inicialmente buscados. Por el contrario, el sistema se ha caracterizado por presentar un fuerte déficit financiero, una alta desaprobación de los usuarios y una alta evasión en el pago de la tarifa.

II.- Subsidio al Transporte Público

El Programa de Subsidio Nacional al Transporte Público tiene su origen en la promulgación de la Ley N° 20.378 (ver BCN, 2018). La ley fue promulgada el 1 de septiembre de 2009 y se publica en el Diario Oficial el 5 de septiembre del mismo año. En términos generales la ley presenta dos divisiones geográficas. La primera conformada por la provincia de Santiago, y las comunas de Puente Alto y San

Bernardo, que incorpora recursos para subsidiar el transporte público asociado al proyecto Transantiago. El segundo corresponde a subsidios que se entregan al resto del país (espejo a Transantiago).

El Artículo 1° de la mencionada Ley establece como objetivo promover el uso de transporte público remunerado de pasajeros, a través de un mecanismo de subsidios de cargo estatal que ayude "*a compensar los menores pagos que efectúan los estudiantes en los servicios de transporte públicos remunerado de pasajeros*". No obstante lo anterior, en el desarrollo de la Ley el articulado señala otros destinos a los que se les podrá asignar recursos.

En el Artículo 2° se establece que el gasto anual para la aplicación del subsidio no podrá exceder de los $ 380.000 millones anuales, monto que se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos de acuerdo al Índice de Precios al Consumidor, IPC. El monto se distribuirá en partes iguales de la siguiente forma:

1. La Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

2. La Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses. Del mismo modo, el subsidio podrá ser percibido por los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles urbanos, o los servicios de cercanía prestados por otras empresas de ferrocarriles.

De la misma forma, el Artículo 5° establece que podrán destinarse recursos de subsidios en base a criterios de impacto y rentabilidad social a un Programa de Apoyo al Transporte Regional que contemplará un subsidio al transporte público remunerado en zonas aisladas; un subsidio al transporte escolar; un subsidio orientado a la promoción y fortalecimiento del transporte público en las zonas rurales del país; subsidios que promuevan el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, así como también las provincias de Palena y Chiloé; cuando el uso del transporte público sea ostensiblemente menor al resto del país y otros favorezcan el transporte de público.

El Artículo Tercero Transitorio autoriza entre los años 2012 y 2022, un aporte especial para el transporte, conectividad y desarrollo regional, por un monto máximo de $ 360.000 millones anuales (adicionales al establecido en el Artículo 2º de la Ley 20.378 señalado previamente) el cual se reajustará por IPC. De la misma forma, de acuerdo a la Ley N° 20.877, la cual introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros (ver BCN, 2018), autorizó un aporte especial de forma adicional al monto anterior, el que podrá ser de hasta $ 120.000 millones el año 2015, 2016 y 2017 y $ 260.000 millones desde el año 2018 hasta el año 2022 (reajustable según IPC). Los montos se dividen en partes iguales entre las necesidades de transporte de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto y las necesidades de transporte, conectividad y desarrollo de las demás regiones del país y la Región Metropolitana (excluidas la Provincia de Santiago, y las comunas de San Bernardo y Puente Alto).

El Artículo Cuarto Transitorio, crea el Fondo de Apoyo Regional, FAR, para financiar iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional. Los recursos necesarios para el financiamiento provendrán de los aportes enunciados en el Artículo Tercero Transitorio y en al Artículo 2º de la señalada Ley 20.378. Los gastos que se podrán cargar a este fondo y, siempre que éstos presenten rentabilidad social, serán:

- Grandes proyectos de desarrollo, de infraestructura general, transporte público, modernización, y otros; los cuales pueden ser materializados en varias regiones y por más de un periodo

presupuestario. Por ejemplo, renovación de buses, trolebuses y taxibuses; incorporar programas de modernización del transporte público, incorporando tecnologías menos contaminantes y mejoras en aspectos como seguridad, calidad, y eficiencia en beneficio de los usuarios; infraestructuras para el transporte público y su modernización, destacando diseños, implementación de planes de mejora del transporte público, y modernización de la gestión de los sistemas; y cualquier otro proyecto de inversión, distinto al señalado anteriormente, los que deberán ser fundamentados en función de la importancia para la región.

- Un Programa de Apoyo a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros prestados mediante ferrocarriles, que ayude a entregar sustentabilidad económica, mejorando las condiciones técnicas y de calidad de servicios, entre otros.

Más recientemente, el 12 de septiembre de 2024 se publicó en el Diario Oficial la Ley N° 21.692, que establece un nuevo marco de financiamiento al transporte e introduce mejoras al transporte público de pasajeros. Esta Ley aumenta el financiamiento del gasto total anual para el subsidio del sistema Red Movilidad y reestructura el "Fondo de Apoyo Regional" (FAR), pudiendo este ser destinado al financiamiento de iniciativas de transporte público mayor regional, colectivo menor y de ciclos, conectividad terrestre, marítima, lacustre, aérea y fluvial. De esta manera, el nuevo **Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional**, será el continuador legal del antiguo Fondo de Apoyo Regional (FAR).

El nuevo Fondo redefine el límite de recursos, estableciéndose que el 50% de los recursos se pueden destinar infraestructura de transporte, a la renovación de flota o a subsidios de operación. El complemento del financiamiento, se puede invertir en infraestructuras y mejorar e implementar los servicios de transporte o conectividad en zonas aisladas.

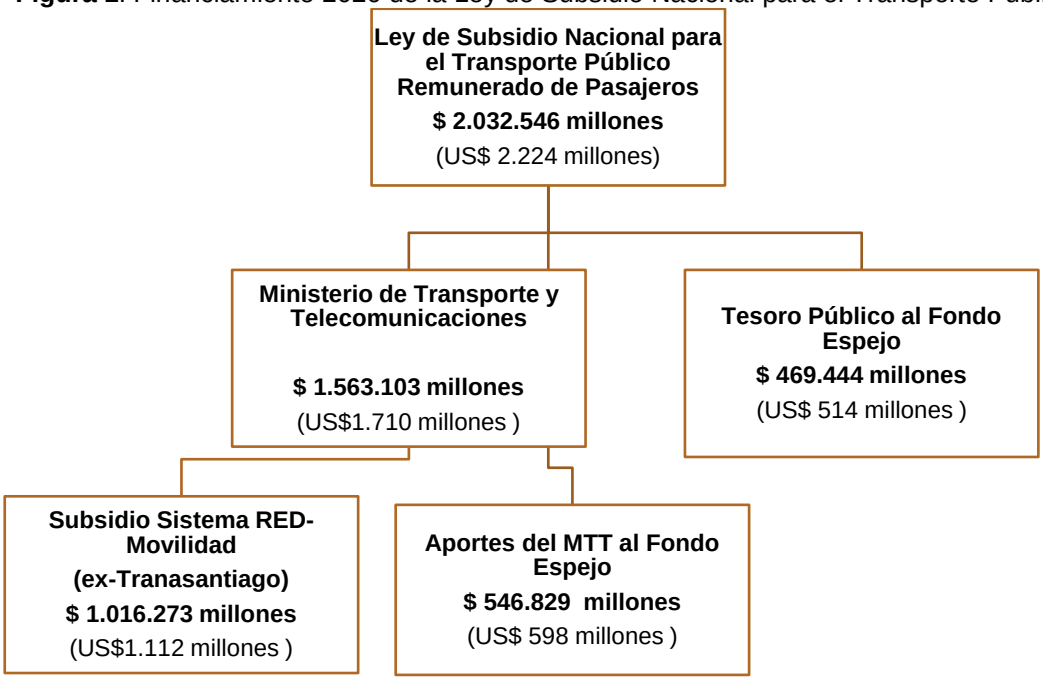
Estos subsidios a las zonas aisladas consideran recursos para el subsidio al transporte escolar; fortalecer el transporte en zonas rurales; promover el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé; servicios de transporte público marítimo, lacustre y fluvial, prestado con naves menores destinadas exclusivamente al transporte de pasajeros (ver Artículo 5, Ley 21.692) cuando los servicios existentes no sean suficientes para satisfacer los niveles de servicios y oferta requeridos en las zonas de implementación.

III.- Fondos Espejo – Red Movilidad 2026

Los recursos destinados al Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros para el año 2026 totalizan $ 2.032.546 millones (US$ 2.224 millones), de acuerdo a lo que se desprende de la Ley de Presupuestos de 2026. Estos recursos se financian a través dos partidas, a saber: *i)* Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones; y *ii)* Tesoro Público. La distribución se muestra en la Figura 1 adjunta.

A partir de la Figura 1, se puede afirmar que el 50% de la totalidad de los recursos se destinan al pago de subsidio para el Sistema Red Movilidad, correspondiéndole la otra mitad al Fondo Espejo para regiones. De esta manera el Fondo Espejo para el año 2026 consideran un monto global de $ 1.016.273 (US$ 1.112 millones), equivalente al 1,1% del total de los recursos contemplados en la Ley de Presupuestos del año 2026 (mismo porcentaje que se destina para subsidios al transporte de Red Movilidad).

Figura 1: Financiamiento 2026 de la Ley de Subsidio Nacional para el Transporte Público de Pasajeros



Fuente: Elaboración propia en base a la Ley de Presupuestos 2026

En la Ley de Presupuestos 2026, se contemplan recursos destinados a financiar los siguientes gastos con cargo tanto al Fondos Espejo como al subsidio al transporte de Santiago-Red Movilidad (ver Tabla 1).

Tabla 1: Ley de Subsidio Nacional para el Transporte Público de Pasajeros (en millones de peso de 2026)

Partida	Asig.	Asignación	Regiones	Santiago	Total
Partida 19 Ministerio de Transporte	24.01.520	Subsidio Transitorio-Red Movilidad	-	469.444	469.444
	24.01.521	Subsidio transporte publico Red Movilidad (permanente)	-	546.829	546.829
	24.01.512	Subsidio Nacional al transporte público	476.366	-	476.366
	31.02	Iniciativas de inversión MTT	3.093	-	3.093
	33.01.001	Metro Regional de Valparaíso SA	2.852	-	2.852
	33.01.002	Trenes Metropolitanos SA	1.531	-	1.531
	33.01.003	FESUB Concepción S.A	5.440	-	5.440
	33.02.003	Fondo de Apoyo Regional y la Conectividad Regional (Transferencia al Tesoro)	57.546	-	57.546
	Total Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones		**546.829**	**1.016.273**	**1.563.103**
Partida 50 Tesoro Público	13.02.050	Transferencias de capital: Operaciones Complementarias	469.444	-	469.444
Total Transantiago-Fondo Espejo			**1.016.273**	**1.016.273**	**2.032.547**

Fuente: Elaboración propia, en base a Ley de Presupuestos (DIPRES, 2025)

III.1. – Financiamiento del "Fondos Espejo" 2026

El Fondo Espejo (Fondo de Apoyo Regional y la Conectividad Regional) se financia mediante recursos de la Ley de Subsidio al Transporte Público (Ley 20.378 y Ley 21.692), equiparando la inversión de Santiago asociada a los subsidios al transporte de pasajeros (Red Movilidad) con regiones.

En particular para financiar el Fondo Espejo, se combinan los aportes del Tesoro Público (fondo centralizado que se destinan a los programas de Inversión de los Gobiernos Regionales) por $ 469.444 millones (US$ 514 millones) y recursos gestionados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) para mejorar la conectividad, movilidad y financiar infraestructura por $546.829 millones (US$598 millones). La Figura 1 ilustra esta situación.

1.1 – Financiamiento del Fondos Espejo 2026 vía Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT)

De acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Presupuestos 2026, y el desglose descrito en la Tabla 1, el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones consultan recursos destinados a financiar los siguientes gastos asociados a los recursos del Fondo Espejo para regiones:

- ✓ Subsidio Nacional al Transporte Público (Asignación 24.01.512)……..*$ 476.366 millones*

Entre los recursos considerados contempla el financiamiento para subsidios a zonas aisladas, zonas extremas, transporte escolar, zonas licitadas y no licitadas, perímetros de exclusión, extensión del uso de la TNE, bono TNE, así como asignaciones para gastos operación y mantenimiento del programa de subsidios al transporte regional.

- ✓ Proyectos de inversión de responsabilidad del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones por…… *$ 3.093 millones*.

En particular para el año 2026, se financian sólo arrastres de proyectos viales de infraestructura menor por $229 millones y medidas de conservación de rápida ejecución, implementadas a nivel nacional por $2.864 millones (Dipres, 2025a)

- ✓ Transferencias de capital al sector privado por *$ 9.824 millones*. Considera las siguientes transferencias:
  - *Metro regional de Valparaíso S.A…… $2.852 millones*
  - *Trenes Metropolitano S.A…….. $ 1.531 millones*
  - *FESUB Concepción S.A…….…… $ 5.440 millones*

En términos generales, corresponde financiamiento de compromisos firmados para la entrega de subsidios comprometidos con las tres filiales de EFE. Estos recursos se dirigen al financiamiento de infraestructuras y material rodante de estas empresas.

- ✓ *Fondo de Apoyo Regional y la Conectividad Regional (transferencia al Tesoro) .....……..……$ 57.546 millones*.

Corresponde al excedente que se genera entre el monto global dispuesto por la ley para el Espejo Permanente ($546.829 millones) y las asignaciones identificadas previamente (Subsidio Nacional al

Transporte Público, Inversión de tuición MTT, y transferencias de Capital a ferrocarriles). Estos recursos se transfieren al Tesoro Público.

1.2 – Financiamiento del Fondos Espejo 2026 vía Tesoro Público

Por su parte, de acuerdo a la Ley de Presupuestos de 2026 el Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, contempla un financiamiento total por $ 526.990 millones ($ 469.444 millones que los aporta el Tesoro y $ 57.546 millones[1] que corresponde a la transferencia para gasto de capital que realiza el MTT).

El gasto de estos recursos se distribuye para la compra de Títulos y Valores por $ 15.464 millones y transferencias de capital por $ 511.526 millones. Estas trasferencias, grosso modo, se destinan al gasto de la Inversión de los Gobiernos Regionales por $ 333.727 millones y para Empresas y Sociedades del Estado[2] por $ 177.799 millones. La distribución de estas asignaciones, provenientes del Tesoro Público, se entrega en la Tabla 2.

Tabla 2: Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional
(en millones de pesos de 2026)

TOTAL INGRESOS	**526.990**
Venta de Activos Financieros	**-**
Transferencias para Gastos de Capital	526.990
De Operaciones Complementarias del Tesoro Público	469.444
Proveniente del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones	57.546
TOTAL GASTOS	**526.990**
Compra de Títulos y Valores	**15.464**
Transferencias de Capital	**511.526**
✓ **Financiamiento Gobiernos Regionales**	**333.727**
• Gobierno Regional Región de Tarapacá	16.046
• Gobierno Regional Región de Antofagasta	20.881
• Gobierno Regional Región de Atacama	16.150
• Gobierno Regional Región de Coquimbo	19.976
• Gobierno Regional Región de Valparaíso	22.326
• Gobierno Regional Región del Libertador General Bernardo O'Higgins	19.123
• Gobierno Regional Región del Maule	24.217
• Gobierno Regional Región del Biobío	25.392
• Gobierno Regional Región de La Araucanía	30.920
• Gobierno Regional Región de Los Lagos	21.235
• Gobierno Regional Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	14.644

[1] Téngase presente que la transferencia de capital (Fondo de Apoyo Regional y la Conectividad Regional) ha sido imputadas en el MTT para evitar la doble contabilidad de esta asignación

[2] Este Fondo Incluye transferencias corrientes y de capital destinado al financiamiento de empresas y sociedades del Estado (ENAMI, EFE, SASIPA, METRO)

• Gobierno Regional Región de Magallanes y de la Antártica Chilena	15.156
• Gobierno Regional Región Metropolitana de Santiago	44.795
• Gobierno Regional Región de Los Ríos	12.194
• Gobierno Regional Región de Arica y Parinacota	11.883
• Gobierno Regional Región de Ñuble	18.790
✓ **Empresas y Sociedades del Estado**	**177.799**
A Otras Entidades Públicas	-

Fuente: Elaboración propia, en base a DIPRES (2025b)

Cabe destacar, que las transferencias de capital destinadas a Inversión de los Gobiernos Regionales se pueden destinar a:

> *"lo señalado en la letra b) del numeral 1 del artículo 4° transitorio de la ley N°20.378 y sus modificaciones, se podrán financiar inversiones complementarias de infraestructura, en cualquiera de sus etapas, cuyas iniciativas consideren obras de las tipologías comprendidas en la letra b) señalada, tales como: iniciativas de construcción, mejoramiento, conservación y/o reposición de obras viales y/o urbanas, así como aquellas iniciativas relacionadas con la seguridad vial.*
>
> *Al menos el 50% de los recursos del Fondo de Apoyo al Transporte y la Conectividad Regional, se destinarán al financiamiento de iniciativas regionales de transporte público mayor y menor. Se deberá informar sobre el destino de los fondos restantes a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados y a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos" (Dipres, 2025b).*

Como se observa en la Tabla 2, los recursos del Fondo de Apoyo al Transporte y la Conectividad Regional no son traspasados en su totalidad para Inversión de los Gobiernos Regionales. En efecto, para el año 2026 el 36,7% de los recursos del Fondo se utilizan para financiar Empresas y Sociedades del Estado y en menor medida la Compra de Títulos y Valores, lo que podría disminuir los recursos disponibles para el financiamiento del transporte en regiones.

En concreto, se puede concluir que el aporte real que reciben las regiones, en general, es menor en cuantía a los subsidios que recibe Red Movilidad, dado que una parte de estos recursos permanece en el Tesoro Público (Compra de Títulos y Valores) o se transfieren a otro fondo (Empresas y Sociedades del Estado). Lo anterior, podría tener impactos negativos en la ejecución de nuevos proyectos en las regiones del país, además de efectos redistributivos en regiones que impacta la igualdad de infraestructuras y servicios.

Referencias

BCN (2026a): “Ley 20.378 que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros”. Disponible en: https://bcn.cl/2f97a (abril, 2026)

BCN (2026b): “Ley 21.692. Establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público de pasajeros”. Disponible en: https://bcn.cl/3u3c3 (abril, 2026)

DIPRES (2025a): Proyecto de Ley de Presupuestos año 2026 para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Disponible en: https://c.bcn.cl/yGmr8L (abril, 2026)

DIPRES (2025b): Ley de Presupuestos 2026. Disponible en: https://c.bcn.cl/hNoLsM (abril, 2026)

Memoria Chilena (2018): Los sistemas de transportes públicos en Santiago (1857-2007). Disponible en: https://c.bcn.cl/hsNcdI (abril, 2026)

Disclaimer

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.

Creative Commons Atribución 3.0
(CC BY 3.0 CL)