



PERIODO LEGISLATIVO 2026-2030

LEGISLATURA 374

Incorpora una disposición transitoria en la Carta Fundamental para establecer una tarifa gratuita para adultos mayores, personas en situación de discapacidad y cuidadores en el transporte público

SESIÓN N° 17

☒ PRIMER TRÁMITE CONST.

FECHA 04-05-2026

☐ SEGUNDO TRÁMITE CONST. (S)

DESTINACIÓN

- ☐ 01.- AGRICULTURA, SILVICULTURA Y DESARROLLO RURAL
- ☐ 02.- DEFENSA NACIONAL
- ☐ 03.- ECONOMÍA, FOMENTO; MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO
- ☐ 04.- EDUCACIÓN
- ☐ 05.- HACIENDA
- ☐ 06.- GOBIERNO INTERIOR, NACIONALIDAD, CIUDADANÍA Y REGIONALIZACIÓN
- ☒ 07.- CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN, JUSTICIA Y REGLAMENTO
- ☐ 08.- MINERÍA Y ENERGÍA
- ☐ 09.- OBRAS PÚBLICAS
- ☐ 10.- RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
- ☐ 11.- SALUD
- ☐ 12.- MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES
- ☐ 13.- TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
- ☐ 14.- VIVIENDA, DESARROLLO URBANO
- ☐ 15.- TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
- ☐ 16.- RÉGIMEN INTERNO Y ADMINISTRACIÓN
- ☐ 17.- DERECHOS HUMANOS Y PUEBLOS ORIGINARIOS
- ☐ 18.- LA FAMILIA
- ☐ 19.- CIENCIAS Y TECNOLOGÍA
- ☐ 20.- BIENES NACIONALES
- ☐ 21.- PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS
- ☐ 22.- DE EMERGENCIA, DESASTRES Y BOMBEROS
- ☐ 24.- CULTURA, ARTES Y COMUNICACIONES
- ☐ 25.- SEGURIDAD CIUDADANA
- ☐ 27.- ZONAS EXTREMAS Y ANTÁRTICA CHILENA
- ☐ 29.- DEPORTES Y RECREACIÓN
- ☐ 31.- DESARROLLO SOCIAL, SUPERACIÓN DE LA POBREZA Y PLANIFICACIÓN
- ☐ 33.- RECURSOS HÍDRICOS Y DESERTIFICACIÓN
- ☐ 34.- MUJERES Y EQUIDAD DE GÉNERO
- ☐ COMISIÓN DE HACIENDA, EN LO PERTINENTE.
- ☐ COMISIÓN MIXTA.
- ☐ COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS.
- ☐ EXCMA. CORTE SUPREMA, EN LO PERTINENTE.
- ☐ OTRA:



PROYECTO DE REFORMA CONSTITUCIONAL QUE INTRODUCE UNA DISPOSICIÓN TRANSITORIA A LA CARTA FUNDAMENTAL PARA ESTABLECER UNA TARIFA GRATUITA PARA ADULTOS MAYORES, PERSONAS EN SITUACIÓN DE DISCAPACIDAD Y CUIDADORES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO, A RAÍZ DE LA CRISIS ENERGÉTICA Y ALZA EN EL VALOR DE LOS COMBUSTIBLES

Fundamentos.

Durante el año 2026, Chile atraviesa una contingencia económica excepcional derivada de la crisis energética internacional provocada por el conflicto en Medio Oriente. Al respecto, el Banco Central, en su Informe de Política Monetaria (IPoM) de marzo de 2026, advirtió que la escalada en los precios externos de la energía ha incrementado la incertidumbre macroeconómica y financiera, generando presiones inflacionarias de corto plazo.¹ Este escenario se ha materializado en las variaciones de precios informadas por la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) para la semana del 26 de marzo al 01 de abril de 2026, con alzas que llegaron a \$372 por litro en la gasolina de 93 octanos, \$391 en la de 97 y en \$580 en el diésel, impactando severamente en el costo de la vida y los presupuestos familiares destinados a la movilización. A ello se suma el alza registrada en la Canasta Básica Familiar de Alimentos, que en marzo de 2026 alcanzó los \$90.261, ejerciendo una presión severa sobre quienes viven sobre las líneas de la pobreza, y agravando la vulnerabilidad de los hogares de menores ingresos, particularmente

¹ Banco Central de Chile. (2026). *Informe de Política Monetaria (IPoM) marzo 2026*.
<https://www.bcentral.cl/contenido/-/detalle/publicaciones/politica-monetaria/ipom-marzo-2026>



aquellos con mayor dependencia del transporte público para acceder servicios básicos esenciales, bienes básicos e incluso oportunidades laborales.²

En respuesta a la crisis internacional, junto al escenario de estrechez fiscal que vive nuestro país bajo una retórica de una reducida disponibilidad de recursos para asegurar la viabilidad de subsidios y mecanismos de estabilización del precio en los combustibles tales como el MEPCO, es que el Ministerio de Hacienda publicó el Decreto Exento N°103, del 20 de marzo de 2026, mediante el cual modificó transitoriamente la metodología del cálculo del precio de paridad de importación.³ Esta norma extendió a cuatro semanas el periodo de referencia para las gasolinas, diésel y el gas licuado vehicular, con el objetivo de internalizar los precios reales del mercado. Según lo expuesto por la autoridad hacendaria en la presentación de la estrategia “Emergencia Energética: Estado de la situación y medidas de contención”, este ajuste técnico conlleva alzas proyectadas de \$370 por litro en gasolina 93 y de \$580 en el diésel, evidenciando la magnitud del shock tarifario que enfrentan los usuarios.⁴

En el mismo orden de ideas, pese al contexto de la ya citada crisis energética internacional provocada por el conflicto bélico entre Estados Unidos, Israel, Líbano e Irán, junto al bloqueo del Estrecho de Ormuz, zona de relevancia comercial estratégica en donde transita el 20% del petróleo mundial, el Gobierno del Presidente José Antonio Kast ha sostenido de manera permanente un relato de escasez de recursos fiscales que imposibilitaría la utilización de mecanismos de estabilización más amplios, evitando que el costo asociado a las alzas sea percibido directamente por la ciudadanía. Sin embargo, este diagnóstico ha sido desmentido por la evidencia oficial reciente. En este sentido, el Informe “Activos Consolidados del Tesoro Público” de la Dirección de Presupuestos (DIPRES), con datos al 28 de febrero de 2026, registra recursos de caja disponible (OATP) por US\$3.617 millones, más del doble de los US\$1.406 millones registrados en el mes de enero (esto representa más de US\$2.000 millones en un solo mes). Lo anterior implica, en consecuencia, a un fortalecimiento de la liquidez fiscal, atribuible

² The Clinic. (2026, 15 de abril). *Canasta básica de alimentos sube a \$90.261 en marzo y presiona las líneas de pobreza en Chile*. <https://www.theclinic.cl/2026/04/15/canasta-basica-de-alimentos-suba-a-90-261-en-marzo-y-presiona-las-lineas-de-pobreza-en-chile/>

³ Ministerio de Hacienda (2026). *Decreto 103 Exento: Determina número de semanas para el cálculo del precio de paridad de importación de los combustibles derivados del petróleo que indica de acuerdo con la ley N° 20.765*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

⁴ Ministerio de Hacienda (2026), *Emergencia Energética: Estado de la Situación y Medidas de Contención*



en parte a factores estacionales y recaudación, demostrando una disponibilidad de recursos superior a la que el Ejecutivo ha enfatizado públicamente.⁵

Adicionalmente, el ex Ministro de Hacienda Mario Marcel en su intervención ante la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputadas y Diputados del 14 de abril de 2026 reconoció una “situación fiscal estrecha”, pero descartó tajantemente una “crisis”, haciendo énfasis en el rol poco relevante de la denominada “caja fiscal” en materia de discusión presupuestaria, salvo en países sin acceso a financiamiento internacional, situación que no enfrenta nuestro país, puesto que posee una calificación crediticia favorable, de acuerdo con S&P Global Ratings. La exautoridad destacó que los recursos del Estado se definen por el presupuesto aprobado en el Congreso Nacional y no por la “caja diaria”, indicando que el propio paquete de medidas compensatorias impulsado por el actual Gobierno (bono de transporte y estabilización de precios del kerosene con un costo cercano a \$560 millones) equivale prácticamente al gasto que habría implicado mantener el MEPCO en su operación plena (aproximadamente de US\$550 millones), contradicción que confirma la existencia de margen presupuestario para medidas focalizadas, transitorias y de alto impacto social sin comprometer la sostenibilidad de las finanzas públicas.⁶

Siguiendo el punto anterior, el Gobierno ha impulsado una serie de medidas de contención de carácter focalizado y transitorio, resguardando la responsabilidad fiscal y descartando subsidios generalizados de alto costo. Entre estas acciones destacan el fortalecimiento del mecanismo de estabilización de precios del kerosene, la entrega de un bono mensual de \$100.000 por un semestre para el sector del transporte menor y escolar (medidas aprobadas por el Congreso Nacional el 25 de marzo de 2026), el congelamiento de la tarifa regulada en la Región Metropolitana hasta el 31 de diciembre de 2026 y el subsidio al gas licuado⁷, pero descartando la utilización del MEPCO, en orden a lo expuesto anteriormente.

⁵ Dirección de Presupuestos (2026). *Reporte mensual activos consolidados del Tesoro Público: Febrero 2026*. Ministerio de Hacienda, Gobierno de Chile.

⁶ Diario y Radio Universidad de Chile (2026, 15 de abril). *Exministro Marcel: "Los beneficios compensatorios suman más o menos lo mismo que hubiese gastado el Mepco"*. Recuperado de <https://radio.uchile.cl/2026/04/15/exministro-marcel-los-beneficios-compensatorios-suman-mas-o-menos-lo-mismo-que-hubiese-gastado-el-mepco/>

⁷ Ministerio de Hacienda (2026), *Emergencia Energética: Estado de la Situación y Medidas de Contención*



No obstante, existen sectores de la sociedad para los cuales el alza de combustibles y el encarecimiento de la canasta básica configuran un escenario crítico, dadas sus condiciones de vulnerabilidad física, etaria y psíquica. Este impacto se extiende a quienes asumen las labores de cuidado y acompañamiento. A raíz de lo expuesto, y con el fin de mitigar la sobrecarga económica y garantizar el acceso a servicios esenciales, se propone una **Tarifa Cero** de carácter excepcional, transitoria (doce meses) y estrictamente focalizada. Esta medida se dirige exclusivamente a grupos de alta vulnerabilidad y movilidad reducida: personas inscritas en el Registro Nacional de la Discapacidad (RND), personas mayores de 60 años y sus respectivos cuidadores o acompañantes cuando realicen el trayecto conjuntamente.

Dicha focalización se justifica por razones de equidad, eficiencia y protección de derechos consagrados tanto en tratados internacionales suscritos y ratificados por Chile tales como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad y la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, así como en normas nacionales como la Ley N°20.422 que establece Normas sobre la Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad, la Ley N°19.828 que crea el Servicio Nacional del Adulto Mayor, entre otras.

Asimismo, las personas en situación de discapacidad (cerca del 11,1% de la población según censos recientes, con mayor prevalencia en adultos mayores) enfrentan barreras estructurales de accesibilidad y tiempos de desplazamiento hasta un 30-70 % mayores que la población general, lo que agrava la exclusión cuando los costos del transporte suben.⁸ El shock tarifario actual, sumado al encarecimiento de la Canasta Básica de Alimentos, incrementa el riesgo de aislamiento social, pérdida de oportunidades laborales/educativas y dificultades para acceder a tratamientos de salud.

Por otra parte, las personas mayores de 60 años constituyen un grupo especialmente frágil dentro de la población y cuyo tamaño crece sostenidamente. Muchas dependen de pensiones fijas, tienen ingresos limitados y alta dependencia del transporte público remunerado

⁸ Servicio Nacional de la Discapacidad (2025, 11 de agosto). *SENADIS presenta los principales resultados del Censo 2024 respecto a la población con discapacidad.*

https://www.senadis.gob.cl/sala_prensa/d/noticias/9568/senadis-presenta-los-principales-resultados-del-censo-2024-respecto-a-la-poblacion-con-discapacidad



para acceder a controles médicos, farmacias y servicios básicos. La movilidad reducida y el encarecimiento del transporte amenazan directamente su autonomía y derechos, en un contexto donde la presión sobre las líneas de pobreza se intensifica.

Finalmente, los cuidadores o acompañantes son esenciales para la inclusión de los beneficiarios anteriores, sin su acompañamiento conjunto, el beneficio pierde efectividad. La medida reconoce esta interdependencia sin extenderla de forma indiscriminada.

La implementación de una Tarifa Cero se encuentra en plena armonía con la Ley N° 20.378 y las asignaciones de la Ley de Presupuestos 2026 destinadas a subsidios tarifarios. Se trata de una medida de alta eficiencia y bajo impacto fiscal relativo, toda vez que utiliza recursos ya sectorizados para el transporte. Al remover barreras de acceso a derechos básicos, la iniciativa mitiga el efecto regresivo del alza de combustibles en los segmentos con menor resiliencia económica. Su naturaleza transitoria (doce meses) y excepcional, respetando las facultades exclusivas del Ejecutivo bajo el artículo 65 de la Constitución, asegura que no se generen gastos permanentes de arrastre ni se comprometa la sostenibilidad de las finanzas públicas.

POR TANTO, las diputadas y diputados abajo firmantes, venimos a presentar el siguiente:

PROYECTO DE REFORMA CONSTITUCIONAL

Artículo único. – Agréguese la siguiente disposición quincuagésima quinta transitoria nueva, en la Constitución Política de la República:

“QUINCUAGÉSIMA QUINTA.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los incisos tercero y cuarto del Artículo 65, y excepcionalmente, con el objeto de mitigar los efectos sociales derivados del alza extraordinaria de los costos de transporte y del encarecimiento en el costo de la vida asociados a la Crisis Energética Internacional del año 2026, establézcase, desde la publicación de esta Reforma Constitucional y por el plazo de doce meses, una tarifa equivalente a cero pesos para el uso de los servicios de Transporte Público remunerado de pasajeros que reciban subsidios, aportes o compensaciones estatales, conforme a la Ley N°20.378 y demás normas complementarias, respecto de las siguientes personas:



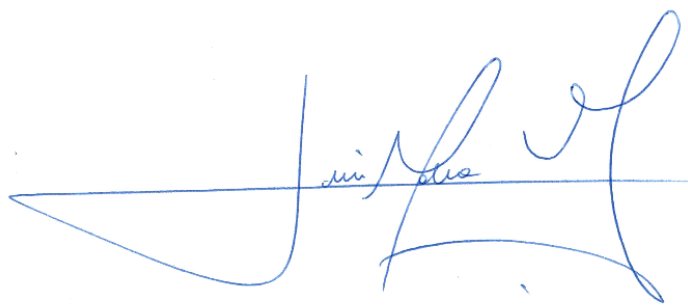
- a) Las personas en situación de discapacidad que cuenten con certificación vigente e inscripción en el Registro Nacional de la Discapacidad;
- b) Las personas que hayan cumplido sesenta años de edad; y
- c) El cuidador, cuidadora o acompañante, cuando viaje conjuntamente con unas de las personas beneficiarias de las letras a) y b) que requieran apoyo para su desplazamiento, en la forma que determine la ley o el reglamento.

Este beneficio tendrá carácter excepcional, focalizado y transitorio, y sólo será aplicable a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros sometidos a un régimen legal, reglamentario o contractual de autorización, regulación y fiscalización, financiados total o parcialmente con subsidio, aporte o compensación estatal, quedando excluidos los servicios interurbanos no subsidiados y aquellos otros que no formen parte de programas o sistemas de transporte con financiamiento público.

Dentro del plazo de treinta días contado desde la publicación de esta reforma, un reglamento expedido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y suscrito además por el Ministro de Hacienda establecerá las condiciones de acreditación, implementación, control, interoperabilidad de registros, compensación a operadores y demás normas necesarias para la ejecución de esta disposición.

El mayor gasto fiscal que irroque la aplicación de esta disposición será de cargo de los recursos que, para el financiamiento del transporte público remunerado de pasajeros y sus rebajas tarifarias contemple la Ley de Presupuestos del Sector Público durante su vigencia, de conformidad con la ley N° 20.378 y demás normas complementarias, y se ejecutará mediante los actos presupuestarios, administrativos y reglamentarios que correspondan.”





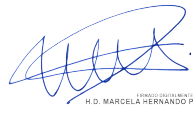
H. Diputado Luis Malla Valenzuela




H.D. LUIS MALLA V.


H.D. ALEJANDRO BERNALLES M.


H.D. SEBASTIAN VIDELA C.


H.D. MARCELA HERNANDO P.

