

Proyecto de ley, iniciado en Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, que extiende la vigencia de los bonos establecidos en la ley N° 21.811, concede bono a pescadores artesanales y modifica el plazo para realizar aportes al Fondo de Garantías para Pequeños Empresarios (FOGAPE).

Santiago, 29 de septiembre de 2026.

M E N S A J E N°176-374/

Honorable Senado:

**A S.E. LA
PRESIDENTA
DEL H.
SENADO**

Tengo el honor de someter a su consideración el siguiente proyecto de ley.

I. ANTECEDENTES

1. El deterioro del escenario económico y sus efectos diferenciados sobre distintos sectores productivos

El presente proyecto de ley se enmarca en un contexto de deterioro del escenario económico internacional que ha afectado, de manera diferenciada, tanto los costos de operación de sectores particularmente expuestos a la evolución del precio de los combustibles, como las condiciones generales de acceso al financiamiento que enfrentan las empresas del país. Frente a ello, el Gobierno ha adoptado un conjunto de medidas dirigidas a sostener la actividad productiva y el empleo, que se describen a continuación.

2. Medidas de mitigación transitorias adoptadas en 2026, en el marco del Plan Chile Sale Adelante

A fines de febrero de 2026 estalló un conflicto bélico en Medio Oriente que provocó una disrupción significativa en la

cadena de producción y suministro de combustibles a nivel mundial, catalogada como la emergencia energética más grave de los últimos 50 años. El alza de los precios internacionales tuvo un correlato directo en los precios internos, dado que Chile importa casi la totalidad de las gasolinas y el diésel que consume, lo que causó, en las primeras tres semanas del conflicto, un encarecimiento de los combustibles de un 70%.

Frente a este escenario, y atendida la estrechez fiscal que enfrentaba el país, el Gobierno optó por traspasar parte del alza a los precios internos a través del Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO). Esta decisión, que fue difícil para los hogares y sectores afectados, resultó necesaria para resguardar la sostenibilidad de las finanzas públicas.

Para amortiguar el impacto en los sectores más vulnerables, el Gobierno desplegó el Plan Chile Sale Adelante, que comprende un conjunto de medidas de apoyo, algunas de las cuales se materializaron mediante la ley N° 21.811, que adopta medidas transitorias para contener el precio del kerosene doméstico en el contexto de la emergencia energética internacional, y otras medidas que indica. Entre las medidas adoptadas en dicha ley, se concedió un bono mensual de \$100.000, a partir del 1 de abril de 2026 y durante seis meses, a los propietarios de taxis y colectivos inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros y a los transportistas escolares.

Este beneficio se justifica porque el transporte remunerado de pasajeros mediante taxis y colectivos, y el transporte escolar resultan especialmente sensibles a las variaciones de los precios de los combustibles, pues son su principal costo operacional y sus tarifas carecen de la flexibilidad necesaria para ajustarse con la misma rapidez.

La expiración de estos beneficios en septiembre de 2026 se debe a que, al momento de su despacho a ley, el Banco Central proyectaba en su Informe de Política Monetaria de marzo de 2026 que el alza inflacionaria asociada al shock petrolero tendría un carácter transitorio, concentrado principalmente en el segundo trimestre del año, para luego retomar gradualmente su convergencia hacia la meta de inflación. Sobre esa base, el plazo de seis meses fijado en la Ley N° 21.811 resultaba coherente con las expectativas económicas disponibles al momento de su aprobación.

Por otro lado, el Gobierno también adoptó medidas de mitigación transitorias enfocadas en el sector pesquero, dada la incidencia del combustible en un 30% a 60% del costo operacional

del sector. El 29 de mayo de 2026, en el marco del Plan Chile Sale Adelante, se implementó el Cupón “Pesca Artesanal”, un aporte mensual de \$100.000 destinado exclusivamente a la adquisición de combustible, dirigido a titulares de embarcaciones artesanales de hasta 12 metros de eslora inscritas en el Registro Pesquero Artesanal que acrediten desembarque durante 2025 y operación en el mes inmediatamente anterior a la solicitud, el cual estará operativo sólo hasta el mes de septiembre de 2026.

3. Agravamiento posterior del contexto internacional y prolongación del shock petrolero

A mediados de 2026 se registró una moderación transitoria del escenario internacional. El 17 de junio, Estados Unidos e Irán suscribieron un memorando de entendimiento que estableció un alto el fuego y abrió una negociación hacia un acuerdo definitivo, lo que permitió una normalización parcial de las cadenas de suministro de hidrocarburos y una relajación transitoria del precio del petróleo Brent.

Esa tregua, sin embargo, se sostuvo solo tres semanas: el conflicto en Medio Oriente escaló nuevamente, se cerró el estrecho de Ormuz, y el escenario internacional ha continuado deteriorándose desde entonces.

La evidencia disponible indica que el escenario que justificó la Ley N° 21.811 no se ha normalizado, sino que, al contrario, se ha deteriorado. Según el informe “Oil Markets Weekly” de J.P. Morgan del 17 de septiembre de 2026, el mercado petrolero global carece hoy de un escenario base: a diferencia de los primeros meses del conflicto, cuando se esperaba que el gobierno de EE.UU. no aceptaría cruzar ciertas barreras para variables económicas (precio del crudo, valor de la gasolina, inflación, tasas de interés) que limitaran la escalada y forzaran una salida negociada hacia junio, esas barreras ya fueron sobrepasadas sin que exista una estrategia de salida más clara que al inicio del conflicto.

Es así como el petróleo Brent se transa por sobre los US\$100 por barril; el diésel se encuentra en máximos históricos justo al inicio de la temporada de mayor demanda en el hemisferio norte, con inventarios igualmente en mínimos históricos; surge recientemente la posibilidad de restricciones a las exportaciones de diésel por parte de EE.UU. hacia Chile; y se estima que ya existen 10 millones de barriles diarios de oferta interrumpida, con riesgo de que dicha cifra se incremente en varios millones adicionales. Más aún, se suman nuevos focos de riesgo: el avance hutí sobre la costa yemení del Mar Rojo y el estrecho de Bab el-Mandeb, el ataque al

oleoducto Este-Oeste de Arabia Saudita, y una serie de ataques con drones a refinerías rusas -incluso a más de 1.200 kilómetros de la frontera con Ucrania-, todo ello sin que Estados Unidos o Irán hayan dado señales claras de desescalada.

En otras palabras, el supuesto que sustentó el plazo original de seis meses de la Ley N° 21.811, un shock transitorio y concentrado en el segundo trimestre de 2026, ya no resulta sostenible. La mejor evidencia internacional disponible a septiembre de 2026 indica que el conflicto y sus efectos sobre el mercado de combustibles se prolongarán más allá de lo inicialmente previsto, lo que hace necesario ajustar en la misma medida la duración de los apoyos transitorios que dicha ley contempló.

4. Impacto fiscal y en los precios internos

El agravamiento del escenario internacional descrito ha ejercido una presión directa sobre el MEPCO y sobre los precios que enfrentan los hogares y sectores productivos en Chile. Es así como al 24 de septiembre de 2026, el costo fiscal acumulado por la operación del mecanismo durante 2026 asciende a US\$805,42 millones, cifra que refleja la magnitud del esfuerzo que el Estado ha sostenido para amortiguar el traspaso del shock externo a los precios internos.

Ese esfuerzo puede dimensionarse comparando el precio que efectivamente pagan los consumidores con el que regiría de no existir el mecanismo. A la misma fecha, el litro de diésel se transa a \$1.278 con MEPCO, y sin la aplicación del mecanismo, su precio sería de \$1.703. Es decir, un 33% más caro. En el caso de la gasolina de 93 octanos, el precio con MEPCO es de \$1.383 por litro, frente a \$1.693 sin el mecanismo, una diferencia de un 22%.

Estas brechas son, precisamente, el reflejo interno del deterioro descrito en el contexto internacional: en la medida en que el shock petrolero se prolongue y profundice, tal como permite anticipar la evidencia respecto del mercado del diésel hacia fin de año, tanto el costo fiscal del MEPCO como la brecha que este cubre tenderán a mantenerse o ampliarse, no a reducirse.

5. El Fondo de Garantía para Pequeños y Medianos Empresarios como instrumento de política pública de acceso al financiamiento

El acceso oportuno al financiamiento constituye un elemento fundamental para el desarrollo de la actividad empresarial,

particularmente en períodos en que las condiciones económicas generan mayores restricciones para la obtención de crédito. Esto afecta de manera especial a las pequeñas y medianas empresas, cuyo acceso a financiamiento en condiciones competitivas se ve restringido por la ausencia de garantías propias suficientes ante las instituciones financieras, circunstancias que se ven acentuadas en un momento del ciclo económico de menor actividad.

En este contexto, el Fondo de Garantía para Pequeños y Medianos Empresarios constituye uno de los principales instrumentos de política pública destinados a facilitar el acceso al financiamiento de las empresas, mediante el otorgamiento de garantías a las instituciones financieras que concedan financiamientos a empresas que cumplan los requisitos establecidos en la ley. Es así como la operación del Fondo ha permitido a las empresas cubiertas acceder a crédito para capital de trabajo e inversión en condiciones que, de otro modo, no tendrían disponibles.

El Fondo depende directamente del nivel de capitalización para poder entregar garantías, lo que ha convertido a los aportes de capital en el principal mecanismo para ajustar su alcance a las condiciones económicas vigentes. Así lo demuestran las sucesivas modificaciones legales que han permitido ampliar temporalmente sus beneficiarios, coberturas y condiciones de operación, entre otras, con las leyes N° 21.229, que aumentó el capital del Fondo y flexibilizó temporalmente sus requisitos; N° 21.307, que estableció el denominado FOGAPE Reactiva; y N° 21.514, que creó FOGAPE Chile Apoya, con el objeto de apoyar la reactivación y recuperación de la economía.

En definitiva, se trata de un instrumento cuya utilidad depende de que su capitalización se mantenga acorde a los requerimientos de financiamiento de las empresas de menor tamaño, de manera que pueda continuar favoreciendo la inversión, el empleo y la continuidad de actividades productivas relevantes en circunstancias económicas que demanden un mayor esfuerzo de reactivación.

II. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO

En este contexto, el presente proyecto de ley persigue un objetivo común: impulsar la actividad productiva y el empleo frente al deterioro del escenario económico descrito, a través de dos líneas de acción complementarias. La extensión de ambos bonos actúa sobre el costo de operación de sectores especialmente expuestos al alza de los combustibles, extendiendo apoyos transitorios ya existentes. Por su parte, la modificación al FOGAPE actúa sobre las condiciones de acceso al financiamiento del conjunto de las

empresas, fortaleciendo el instrumento de garantía estatal administrado por el Banco Estado.

1. Extensión de los bonos transitorios a taxis, taxis colectivos, transporte escolar y pesca artesanal

El bono creado por la Ley N° 21.811 ha demostrado ser una herramienta eficaz y de amplio alcance para proteger a los sectores más expuestos al alza de los combustibles. Durante su vigencia, entre abril y septiembre de 2026, se han transferido más de \$56.000 millones a 95.143 beneficiarios, distribuidos en 49.593 taxis colectivos, 31.104 taxis, 14.316 vehículos de transporte escolar y 130 prestadores del servicio internacional Arica-Tacna.

De la misma manera, el bono al sector pesquero artesanal ha logrado preservar la continuidad operacional, sostener el empleo directo e indirecto asociado a la actividad y resguardar la seguridad alimentaria de la población. Este bono ha beneficiado a más de 4.900 embarcaciones pesqueras artesanales, concentradas en las regiones de Coquimbo (598), Valparaíso (487), Maule (284), Biobío (966), Los Lagos (1.225) y Magallanes (315), entregándose recursos por más de 490 millones de pesos.

En vista de lo anterior, el proyecto persigue dos objetivos. En primer lugar, extender la vigencia del bono establecido en el numeral 1 del artículo 3° de la Ley N° 21.811, de seis a nueve meses, de modo que el beneficio a taxistas, taxistas colectivos y transportistas escolares se pague hasta el mes de diciembre de 2026. En segundo lugar, extender, hasta el mes de diciembre de 2026, el apoyo para los propietarios de embarcaciones de pesca artesanal de menor tamaño inscritas en el Registro Pesquero Artesanal. Dicho bono mensual asciende a cien mil pesos, no constituye renta ni es susceptible de descuento alguno, y solo puede destinarse a la adquisición de combustible para la operación de la embarcación respectiva.

2. Capitalización del FOGAPE para impulsar el financiamiento y el empleo

Recuperar el crecimiento y fortalecer el empleo requiere que las pequeñas y medianas empresas tengan acceso a financiamiento para su actividad e invertir en ella. En línea con el Plan de Empleo e Inversión Pública, este proyecto de ley propone capitalizar el Fondo de Garantía para Pequeños y Medianos Empresarios, FOGAPE, mediante una extensión del plazo de la ley N° 21.229, que faculta aportes de capital, posibilidad que expira el día 3 de

diciembre de 2026 y se plantea extender hasta el 31 de diciembre de 2028.

Esta capitalización permitirá ampliar la capacidad del Fondo para respaldar créditos destinados a capital de trabajo e inversión, facilitando el acceso al financiamiento de empresas que cuentan con garantías propias insuficientes. El objetivo es contribuir a que puedan sostener su operación, desarrollar nuevos proyectos y generar oportunidades de empleo.

Para poner en perspectiva la magnitud del aporte, considerando un apalancamiento¹ de 13,5 veces, que es el máximo que permite el reglamento de FOGAPE, el aporte completo permitiría respaldar hasta \$4.050.000 millones en garantías. Esto implica que, con una cobertura del 80% del crédito, estos recursos podrían movilizar aproximadamente \$5,06 billones en financiamiento; o, alternativamente, con una cobertura del 50% del crédito, estos recursos podrían movilizar aproximadamente hasta \$8,1 billones en financiamiento. Lo anterior, si bien se trata de una estimación de capacidad potencial, cuya materialización dependerá de la demanda, la evaluación crediticia y la utilización efectiva de las garantías, permite dimensionar el impacto que la medida tiene en cuanto a acceso a financiamiento por parte de estas empresas.

Este financiamiento adicional se canalizará conforme a las reglas del FOGAPE tradicional, que contemplan coberturas máximas del 80% para empresas con ventas anuales de hasta UF 25.000 y del 50% para aquellas con ventas superiores a UF 25.000 y de hasta UF 100.000, respetando los límites de financiamiento por empresa.

Con esta iniciativa se busca que el esfuerzo fiscal se traduzca en mayor acceso al crédito para las empresas de menor tamaño, acompañando las medidas de corto plazo para sostener el empleo y las reformas destinadas a recuperar la inversión y el crecimiento.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO

El artículo 1° modifica el inciso cuarto del artículo tercero transitorio de la Ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, extendiendo el plazo de vigencia del bono mensual a propietarios de taxis, taxis colectivos y de transporte escolar por tres meses adicionales.

El artículo 2° contempla un bono mensual de \$100.000 a los propietarios de embarcaciones de pesca artesanal de hasta doce

¹ Medida como el cociente entre pasivos y patrimonio del FOGAPE.

metros de eslora inscritas en el Registro Pesquero Artesanal, cuya actividad durante 2025, y durante el mes previo, sea acreditada por el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura. El beneficio regirá desde octubre y hasta diciembre de 2026, inclusive, y no constituirá remuneración ni renta para ningún efecto legal, no será imponible, tributable, transferible ni transmisible, y solo podrá destinarse a la compra de combustible para la embarcación respectiva. El pago será efectuado por el Instituto de Previsión Social, sobre la base de la nómina mensual de beneficiarios que le remita la referida autoridad pesquera, a través de los medios electrónicos previstos en el artículo 10 de la Ley N° 21.550.

El artículo 3 incluye en la ley N° 21.229, una extensión del plazo para realizar los aportes a los que se refiere el literal j) del artículo 2° del decreto ley N° 3.472, desde el 3 de diciembre de 2026 al 31 de diciembre de 2028.

El artículo transitorio considera el financiamiento de la extensión de los bonos considerados en este proyecto, con cargo al presupuesto del Ministerio del Trabajo y Seguridad Social, sin perjuicio de que el Ministerio de Hacienda pueda suplementar su presupuesto con cargo al Tesoro Público.

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

P R O Y E C T O D E L E Y :

“Artículo 1.- Reemplázase, en el inciso cuarto del artículo tercero transitorio de la Ley N° 20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros, la expresión “seis meses” por “nueve meses”.

Artículo 2.- Concédese, a partir del mes de octubre de 2026 y hasta el mes de diciembre de 2026, inclusive, un bono mensual, de cargo fiscal, equivalente a cien mil pesos a los propietarios de embarcaciones de pesca artesanal de hasta doce metros de eslora que, a la fecha del cierre de la nómina, se encuentren inscritas en el Registro Pesquero Artesanal y cuya actividad durante 2025, y durante el mes previo, sea acreditada por el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura. Este bono no constituirá remuneración ni renta para ningún efecto legal y, en consecuencia, no será imponible, ni tributable, ni transferible, ni transmisible, ni estará afecto a descuento alguno. Adicionalmente, el bono sólo podrá utilizarse para la compra de combustible destinado a la operación de la embarcación respectiva.

El Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura deberá entregar mensualmente, el día 8 de cada mes o al día hábil siguiente, al Instituto de Previsión Social la nómina de propietarios que cumplan los requisitos establecidos en el inciso primero. La resolución que contenga dicha nómina será publicada en el sitio electrónico institucional del Servicio.

El bono mensual será pagado por el Instituto de Previsión Social una vez emitida la resolución que contenga la nómina de pagos señalada en el inciso siguiente, a través de los medios electrónicos contratados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 de la ley N° 21.550, a más tardar el último día hábil del mes siguiente.

El Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura conocerá y resolverá, de conformidad con la ley N° 19.880, los recursos de reposición relacionados con las materias del bono que establece este artículo, especialmente, respecto a la inclusión o exclusión de las nóminas de beneficiarios que deba remitir al Instituto de Previsión Social. El plazo para reclamar por el no otorgamiento del bono correspondiente a cada mensualidad será de diez días hábiles contado desde la fecha establecida para el respectivo pago.

Artículo 3.- Reemplázase, en el artículo segundo de la ley N° 21.229, que aumenta el capital del Fondo de Garantía para Pequeños y Medianos Empresarios (FOGAPE) y flexibiliza temporalmente sus requisitos, la frase “El mencionado aporte se podrá enterar en una o más transferencias hasta en un plazo máximo de cuarenta y ocho meses contados desde la entrada en vigencia de la ley que modifica el Fondo de Garantía para Pequeños y Medianos Empresarios y permite flexibilizar convenios de pago por impuestos adeudados, para apoyar la reactivación de la economía.”, por “El mencionado aporte se podrá enterar en una o más transferencias hasta el 31 de diciembre de 2028.”.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Artículo transitorio.- El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de la presente ley se financiará con cargo a la partida del Ministerio del Trabajo y Previsión Social. No obstante, el Ministerio de Hacienda, con cargo a la Partida del Tesoro Público, podrá suplementar el presupuesto de dicho ministerio para el financiamiento del gasto que implique la aplicación de esta ley.”.

Dios guarde a V.E.

JOSÉ ANTONIO KAST RIST
Presidente de la República

JORGE QUIROZ CASTRO
Ministro de Hacienda