



PROYECTO DE LEY SOBRE SUBSIDIO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS

SOCHITRAN

23 de Mayo, 2008



Presentación

1. Antecedentes y objetivos
2. Explicación y justificación del Proyecto de Ley
3. Explicación de los cálculos de cada subsidio



1. Objetivos del proyecto de Ley

- Un sistema de transporte público de calidad, confiable y seguro, en todas las ciudades del país
- Que sea accesible financieramente para toda la población
- Transformar el transporte público en una alternativa atractiva al uso del transporte privado



2. Proyecto de Ley

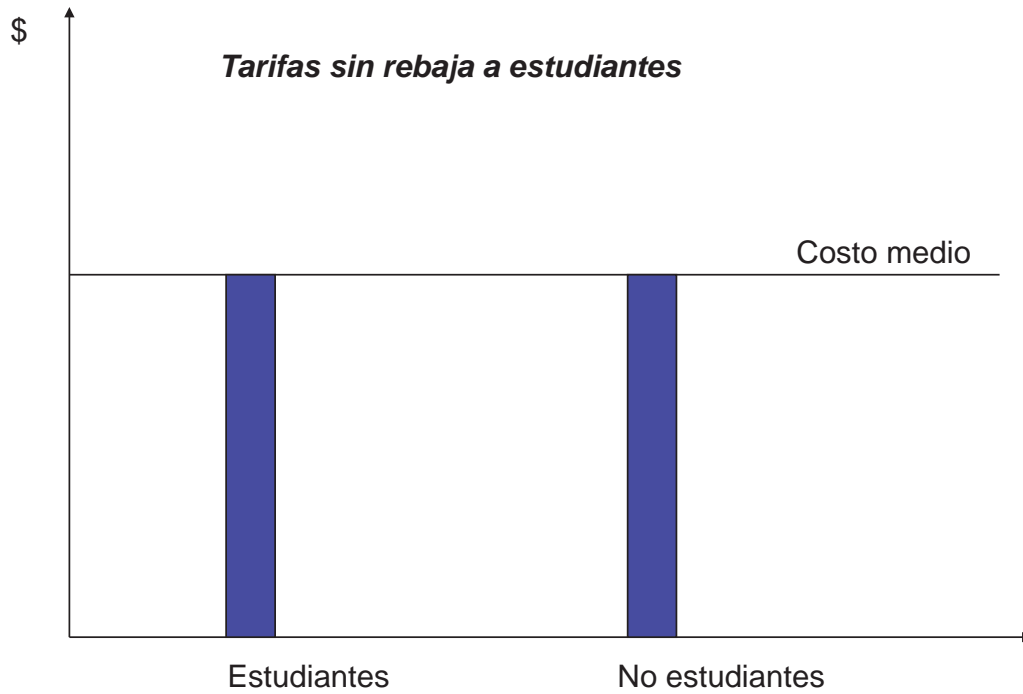
- Un mecanismo de subsidio permanente para las rebajas a los estudiantes
 - Este es un subsidio de cobertura nacional

- Un fondo transitorio para fomentar el transporte público, tanto en la capital como en regiones

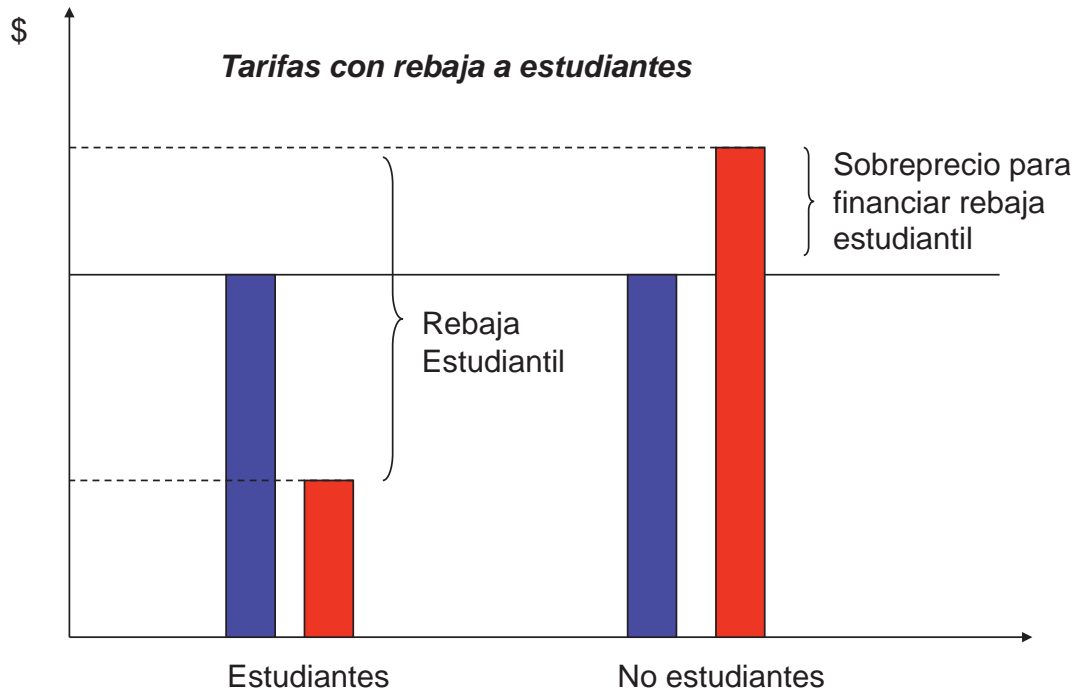
Tarifas estudiantes

	Región Metropolitana		Otras Regiones	
	Viajes urbanos y no urbanos de hasta 50 kms	Viajes no urbanos de 50 kms o más	Viajes urbanos y no urbanos de menos de 50 kms	Viajes no urbanos de 50 kms o más
Básica (1° a 8°)	0%	0%	0%	0%
Media	33%	70%	40%	70%
Técnica y superior	33%	70%	50%	70%

Efecto de la rebaja a estudiantes



Efecto de la rebaja a estudiantes



Situación actual

- Existe un “impuesto” encubierto en la tarifa regular de los servicios:
 - Desincentiva el uso del transporte público al incrementar artificialmente el valor del pasaje regular
 - No es equitativa porque hogares de menores ingresos, que son usuarios más intensivos del transporte público, subsidian estudiantes de todos los estratos económicos
 - Anómalo entre los subsidios sociales en Chile (SAP, Subsidio eléctrico, SUF, etc.)

Incidencia Distributiva

Quintil	Beneficios			Financiamiento		
	Beneficios promedio recibido (\$/dia)	Proporción del total de beneficios distribuidos	Proporción acumulativa del total de beneficios distribuidos	Pago promedio (\$/dia)	Proporción del total de pagos	Proporción acumulativa del total de pagos
1	183.7	26,8%	26,8%	149.6	21,8%	21,8%
2	158.0	23,1%	49,9%	161.9	23,6%	45,5%
3	153.5	22,4%	72,3%	169.4	24,7%	70,1%
4	119.9	17,5%	89,7%	136.9	19,9%	90,0%
5	70.3	10,3%	100,0%	68.7	10,0%	100,0%
Coficiente Gini			-0.16			-0.11

Fuente: cálculos propios basados en Gómez-Lobo (2007) y PUC-Sectra, Encuesta Origen Destino de Viajes 2001, Santiago.



EOD 2001, Santiago

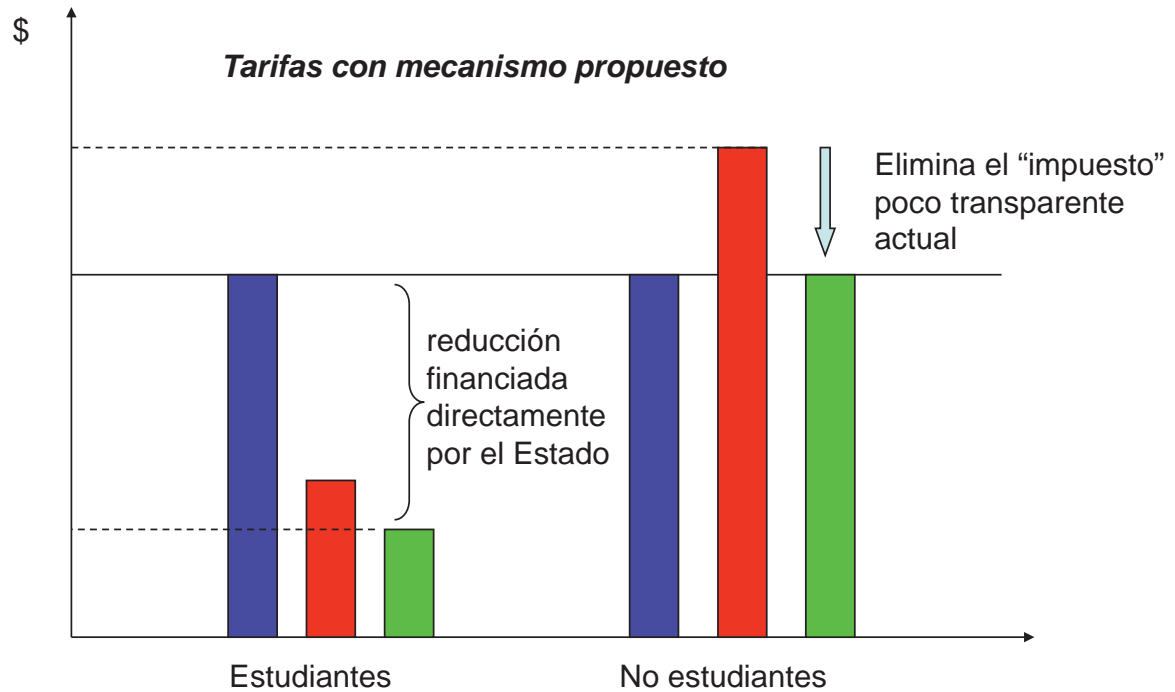
- Entre los hogares más pobres en Santiago (primeros dos quintiles), el 60% pagan más en financiar el subsidio estudiantil de lo que reciben en beneficios por franquicias
- Entre los hogares del quintil más rico de Santiago, la incidencia es la opuesta: los estudiantes de estos hogares usan transporte público pero sus padres, al usar transporte privado, contribuyen menos en su financiamiento
- Es probable que ocurra lo mismo a lo largo de todo el país



Proyecto de Ley

- Busca una forma alternativa de financiar la rebaja en la tarifa estudiantil para así mejorar la eficiencia e impacto distributivo de este subsidio

Nuevo método de financiamiento



Aplicación

- Incorporar subsidio en:
 - Futuros procesos de licitación de uso de vías
 - Perímetros de exclusión o regulaciones de condiciones de operación
- Renegociar contratos en ciudades ya con vías licitadas o establecer nuevos perímetros de exclusión en:
 - Gran Concepción, Antofagasta, Iquique, Gran Valparaíso y Rancagua
- Extender el ordenamiento del transporte público a otras 34 comunas con menos de 50.000 habitantes
- En aquellos casos en que no resulte factible regular el transporte público, los fondos del subsidio tendrán el siguiente destino:
 - 60% FNDR para financiar proyectos de inversión en transporte público, conectividad o infraestructura general en la misma región que la localidad
 - 40% para la partida de Programa de Transporte Regional



Programa de Transporte Regional

- Entrega subsidios de demanda y oferta para las necesidades de transporte público de hogares en zonas aisladas
- Ampliar programa a más zonas
- Incorporar un subsidio para el transporte escolar rural



Beneficios de la propuesta

- Disminuir la tarifa adulto en todas las ciudades donde exista regulación de tarifa:
 - Ciudades licitadas
 - Aquellas con perímetro de exclusión
- Equipara el porcentaje de la reducción en la tarifa estudiantil en regiones respecto de Santiago
- Recursos para inversiones o gastos en transporte público en regiones y zonas rurales



Fondo Transitorio

- US\$ 405 millones en tres años para Santiago
- Igual monto para regiones:
 - Inversiones en transporte y conectividad



Proyectos FNDR

- Proyectos de ordenamiento y gestión del transporte en ciudades regionales:
 - SECTRA cuenta con planes de ordenamiento del transporte público con inversiones entre los 200 millones a 550 millones de pesos en al menos 11 ciudades
- Infraestructura exclusiva para el transporte público
- Infraestructura Asociada al transporte público



3. Estimación de recursos para el mecanismo de subsidio permanente

- Gran Santiago

- Regiones



Calculo regiones I

- SECTRA informó:
 - el número de viajes en un día laboral normal desagregados por tipo de pasajeros para aquellas ciudades donde se contaba con la información de una encuesta de origen-destino.
 - la tasa de crecimiento anual, en base al crecimiento de la población, según proyección del INE, de los viajes entre el año de la encuesta y el año 2008.
 - Adicionalmente, se utilizó un factor de expansión para transformar los viajes de un día laboral normal en viajes anuales.

EOD en distintas ciudades

<i>Ciudad</i>	<i>Año de la encuesta Origen-Destino</i>
Iquique-Alto Hospicio	1998
Antofagasta	1998
Copiapó	1998
Coquimbo-La Serena	1999
Gran Valparaíso	1998
Rancagua	2000
Talca	2003
Curicó	2003
Chillán-Chillán viejo	2003
Los Ángeles	2004
Gran Concepción	1999
Temuco-Padre Casas	2002
Osorno	2002
Puerto Montt	2004
Punta Arenas	2005
Valdivia	2002
Arica	1998

Cálculo regiones II

- La Subsecretaría de Transportes informó las tarifas vigentes a marzo del año 2008
 - En aquellas ciudades o conurbaciones donde existen múltiples tarifas y donde la información disponible lo permitiera (según información entregada por SECTRA), las tarifas fueron ponderadas por la proporción de los viajes por origen y destino de cada servicio.
 - Donde no existía información suficientemente detallada para realizar el cálculo anterior, las tarifas de cada servicio fueron ponderadas por el número de vehículos de la locomoción colectiva inscritas en cada servicio.

Cálculo regiones III

- Con la información anterior es posible estimar el ingreso promedio por viaje en cada ciudad, o lo que es equivalente, la tarifa media de cada ciudad.
- Luego se iguala la tarifa adulto a la tarifa media de cada ciudad, se calculan las tarifas escolares correspondientes y la diferencia multiplicada por el número de viajes en cada ciudad, corresponde al subsidio que se debe otorgar.
- Se asumió que la franquicia estudiantil en regiones se iguala a la de Santiago (33% de la tarifa adulto) para los estudiantes secundarios y de educación superior



Extensión al resto de las localidades

- Se utilizó la información del número de pases (Tarjeta Nacional Estudiantil) entregadas por el MINEDUC para las comunas de las ciudades con información, y para el total de cada región.
- Utilizando el subsidio por TNE de las ciudades con información, se calculó el subsidio total por región.
- Se debe señalar que en el caso de la XI Región y las comunas de la XIII (RM) fuera del Gran Santiago, se utilizó el subsidio promedio por estudiante calculado para el resto del país.



MERVAL y BIOVIAS

- Se hizo también una estimación del subsidio para el caso de MERVAL y BIOVIAS
- Información de pasajeros de enero a abril 2008



Resultados

- Estimaciones en torno a US\$200 millones
- Debido a la precariedad de las estimaciones en algunos casos, se están realizando encuestas de pasajeros en 34 comunas
- Presupuesto general de US\$210 millones

Cálculo Santiago

- Proyección de viajes totales para el sistema Transantiago en el año 2008:
 - 1.286.300.777 viajes.
 - 1.212.671.113 sin febrero.
- Según cifras del Transantiago:
 - Básica: 6,2% de los viajes totales julio/dic 2007
 - Media, superior o técnica: 20,9% de los viajes julio/dic 2007
- Resultado viajes de estudiantes:
 - Enseñanza básica: 38.968.209
 - Enseñanza media, superior y técnica: 295.943.743.



Cálculo Santiago II

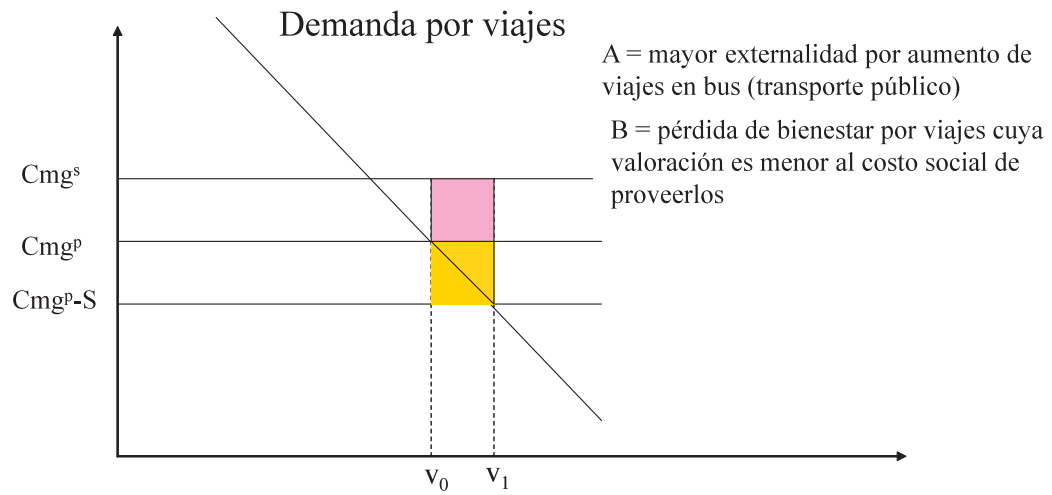
- Tarifa de \$414 (\$380 por viaje adulto, más un reajuste por inflación entre febrero 2007 y marzo 2008)
- Tarifa estudiante:
 - Estudiantes de básica: viajan gratis
 - Estudiantes de enseñanza media, superior y técnica: pagan un 33% de la tarifa adulto
- Resultado: el monto a financiar en el caso de Santiago asciende a \$101.450 MM, o US\$ 215,9 millones



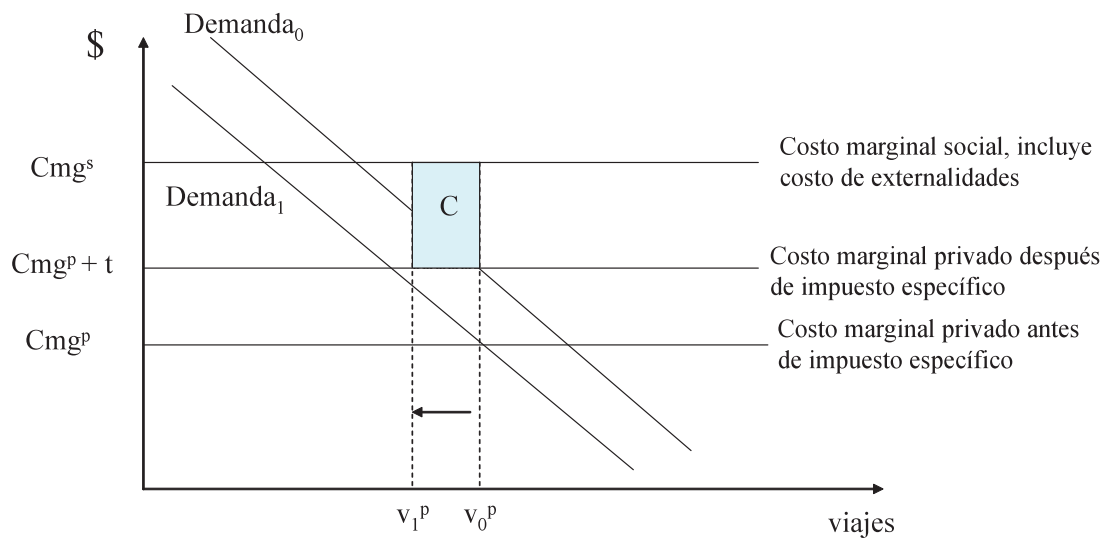
Fondo Transitorio

- Mientras prosigue el proceso de normalización del Transantiago se requieren fondos adicionales
- De lo contrario la tarifa tendría que aumentar
- Existen fundamentos técnicos para este subsidio
 - externalidades

Mercado de Transporte Público



Mercado de transporte privado





Información base (2001)

- Elasticidad propia = -0,19
- Elasticidad cruzada = 0.109
- Externalidad negativa neta de \$65,06 por pasajero kilómetro en automóvil
- Externalidad negativa de \$29,57 por pasajero kilómetro en bus

- No se considera efecto “Mohring”



Resultados

- Para el 2001, subsidio óptimo en torno a 10% del costo medio del servicio
- Bajo para estándares internacionales
- Considerando un Costo Medio estimado de \$500, el subsidio óptimo de 10% implica US\$136 millones

Por último: ¿Focalizar subsidios?

Quintil de Ingreso Autónomo Per Capita	Nº Autos de uso particular	Nº Autos de uso laboral	Total autos	% del total de autos	% acumulativo
1	0.10	0.03	0.13	7%	7%
2	0.15	0.05	0.20	10%	17%
3	0.20	0.07	0.28	14%	30%
4	0.34	0.11	0.46	23%	53%
5	0.73	0.21	0.93	47%	100%

Fuente: CASEN, 2006.