



Proyecto de Ley que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros

Agosto, 2009



Temas a tratar

I Nueva institucionalidad

- Contrapesos
- Nuevas funciones del MTT
- Tarifas

I Rediseño gradual del Transantiago

- Estudios
- Corrección de Incentivos
- Infraestructura

I Subsidios

- Beneficiarios
- Monto

I Autorización de endeudamiento y gasto



Nueva Institucionalidad

Nunca más un desastre de la magnitud del
Transantiago

Institucionalidad: Contrapesos y Funciones

I Contrapesos a incorporar en la Ley Orgánica del MTT

- Diseño de los sistemas de transporte
 - Estudio realizado por una Universidad u organismos técnicos públicos o privado que justifique incorporar o modificar la regulación
 - Estudios que fundamenten el diseño del sistema de transporte y sistema de negocios, que serán plasmados en las bases de licitación y evalúen su eficiencia técnica e impacto social.
 - Evaluación por parte del Panel de Expertos respecto de si las bases de licitación se ajustan a los criterios definidos en la ley
 - Proceso de consulta pública (45 días) abierto y transparente a todos los interesados



Institucionalidad: Funciones y contrapesos (cont.)

- Funciones del Ministerio y definición clara de responsabilidades a incorporar en la ley
 - Planificar, estudiar y proyectar obras relacionadas con el transporte público
 - Construir, mantener, modificar, ampliar, reparar, conservar y concesionar obras para transporte público (estaciones de trasbordo, zonas pagas, terminales, señalética, demarcaciones corredores segregados y obras complementarias)
 - Encomendar ejecución de obras de infraestructura con organismos técnicos del Estado, cuya ejecución estará contemplado en un plan maestro, aprobado por los ministros de Hacienda, MOP, MINVU, MTT e Intendente. Para ello, se le entregará presupuesto al MTT.

- Algunas de estas funciones podrán traspasarse en el futuro a la Autoridad Metropolitana de Transportes (AMT).



Institucionalidad: Panel de Expertos y Tarifas

I Panel de Expertos

■ Funciones:

- Evaluar los procesos de determinación de tarifas en las bases de licitación y evaluar su ajuste a los criterios definidos en la ley
- Determinar el ajuste de las tarifas del Transantiago, para mantener su valor real y terminar con el subsidio transitorio al 2015.
- Revisar y aprobar la metodología de reajuste tarifario
- Responder a otros requerimientos de opinión o asesoría técnica del MTT

■ Conformación:

■ 3 integrantes, nominados por 6 años:

- 2 integrantes seleccionados por el MTT sobre la base de terna aprobada por 4/5 del Consejo de ADP
- Un integrante designado por los Decanos de las Facultades de Ingeniería y de Economía de Universidades reconocidas por el Estado

■ Podrá encomendar estudios y contratar asesores con cargo al presupuesto del MTT



Institucionalidad: Panel de Expertos y Tarifas

I Definición de Tarifas

- Sobre la base de la selección de empresas que ofrezcan el menor costo sujeto a la calidad del servicio especificada en las bases de licitación.
- Reajuste de tarifas sobre la base de un polinomio de reajuste de costos que pondera la variación de costos de servicios de metro, operadores de superficie y servicios de la AFT
- Determinación de la trayectoria de tarifas, consistente con los subsidios aprobados hasta el 2014, de modo que al 2015 desaparezca el subsidio transitorio

I La variación tarifaria no puede exceder el 5% del valor de la tarifa cada mes.

I Mientras dure el subsidio transitorio, el panel de expertos no puede bajar tarifas

I El MTT puede modificar la estructura tarifaria fundadamente, si ello no reduce los ingresos totales del sistema de Transporte Público y llevar a cabo aumentos extraordinarios de tarifa

I La definición tarifaria del Panel de Expertos es vinculante para el MTT



Rediseño gradual del Transantiago

Más opciones para los usuarios, menores tiempos de viaje, disminución del déficit

Rediseño Transantiago: Corrección de incentivos

■ Alimentadores

- A partir de la renegociación de contratos (agosto 2009) se tenderá a:
 - Mayor competencia a través de la eliminación de zonas exclusivas
 - Mejor nivel de servicio, al mejorar el sistema de incentivos
 - Variación de los ingresos depende exclusivamente de la variación del número de pasajeros transportados - incentivo para disminuir evasión e inducir demanda
 - Pago por pasajero igual para todos los alimentadores (\$265/pax)
 - Incorporación de un sistema de multas por incumplimiento de frecuencias y regularidad
- Sólo se mantiene el sistema de compensaciones si hay ingreso a zonas troncales
- Contratos vencen el 2011, fecha en la cual se pueden incorporar cambios más profundos.



Rediseño Transantiago: Corrección de incentivos (cont)

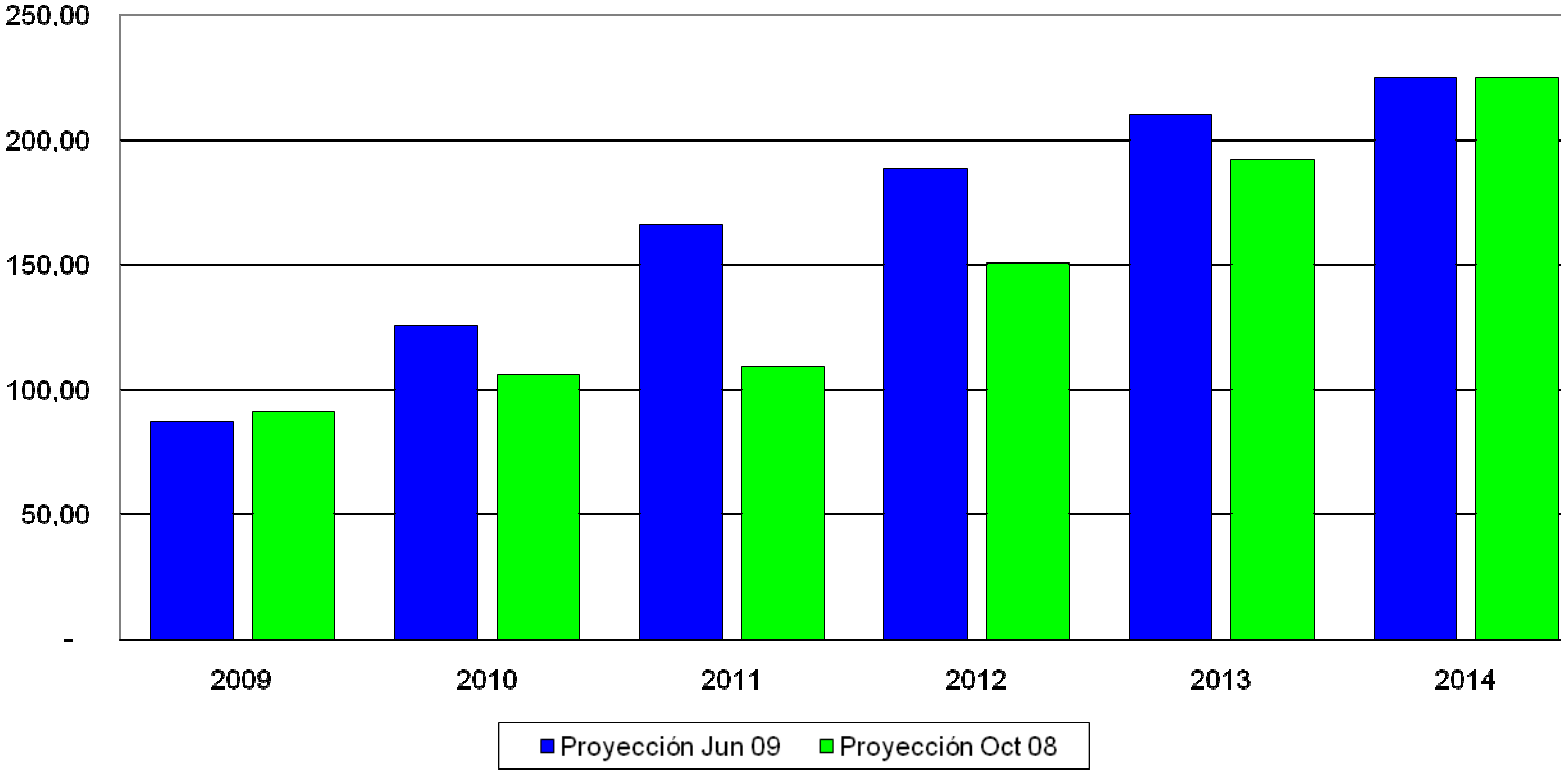
■ Troncales

- Incorporación de un sistema de multas por incumplimiento de frecuencias y regularidad
- Mantienen fijo el 65% de sus ingresos
- Mantiene el actual sistema de compensaciones por ingreso a su zona de exclusividad



Rediseño Transantiago: Se adelanta la construcción de Infraestructura

Disponibilidad de Corredores Segregados



Rediseño Transantiago: Infraestructura

	2009	2014
Red de metro	97 km	105 km
Corredores Segregados	87 km	225 km
Vías Exclusivas	31 km	16 km
Vías Sólo bus (24 hrs)	101 km	35 km
Estaciones de Traspordo	35	155
Paradas	10.300	10.300
Refugios	7.500	7.500
Zonas pagas	155	155

(las zonas pagas provisionarias se harán definitivas)

En estudio entrega en concesión de terminales para que operen como terminales multioperador



Subsidios

Subsidio acotado a estudiantes

Definido monto anual del subsidio

Subsidio transitorio desaparece el 2015

Subsidio Permanente: Beneficiarios

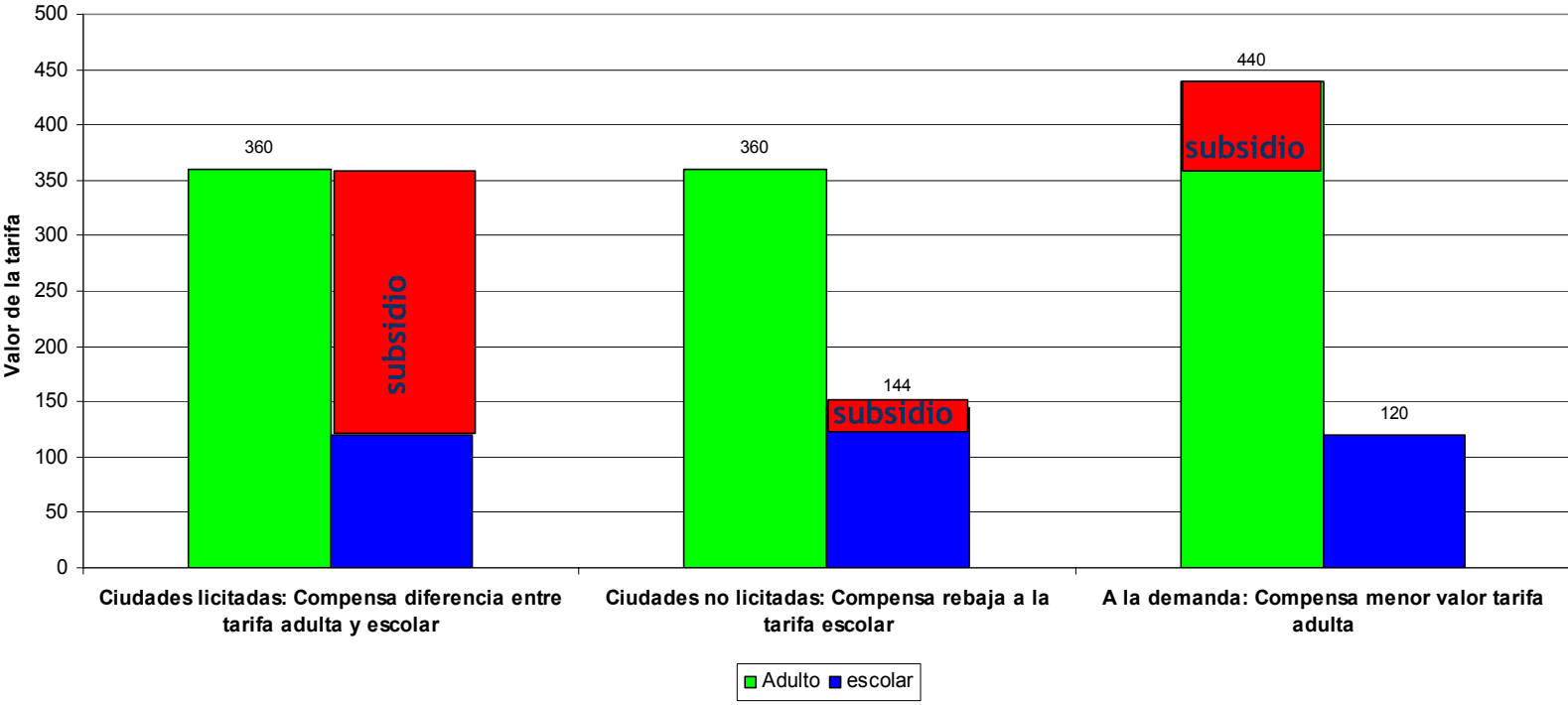
- Se acotó el subsidio sólo para estudiantes, con tarifa equivalente a un 33% de la tarifa adulta en todo el país
- Subsidio a la oferta:
 - en 5 ciudades licitadas: compensa la diferencia entre tarifa adulta y tarifa a estudiantes
 - En ciudades no licitadas: compensa el ajuste de la tarifa escolar al 33% de la tarifa adulto.
 - Programa de Apoyo al Transporte Regional: Zonas aisladas y transporte escolar.
- Subsidio a la demanda a adultos no escolares, pertenecientes al 40% más pobre de la población (SUF, Sist. Unico de Prestaciones Familiares y Chile Solidario), para compensar la rebaja de la tarifa adulta en ciudades donde el Estado subsidia la tarifa escolar.
- Programa de apoyo al transporte regional: Zonas aisladas, transporte escolar y en regiones donde se desee promover el transporte público mayor (Arica, Aysén, Palena, Chiloé, Punta Arenas)
- Inversión en infraestructura para transporte y otras inversiones de relevancia regional sobre la base de rentabilidad social de proyectos.



Subsidio Permanente: Beneficiarios

■ Subsidio acotado a pagar la rebaja de tarifa a estudiantes (33% de tarifa adulta)

Aplicación de Subsidio



Subsidio transitorio

I Destino en regiones:

- Renovación de vehículos de transporte público
- Infraestructura para transporte público y su modernización
 - Paraderos, terminales de pasajeros, terminales de buses, corredores segregados, etc.
- Infraestructura para transporte en general
 - Mejoras viales, semaforización y proyectos que favorezcan el transporte motorizado
- Otras inversiones distintas de las anteriores

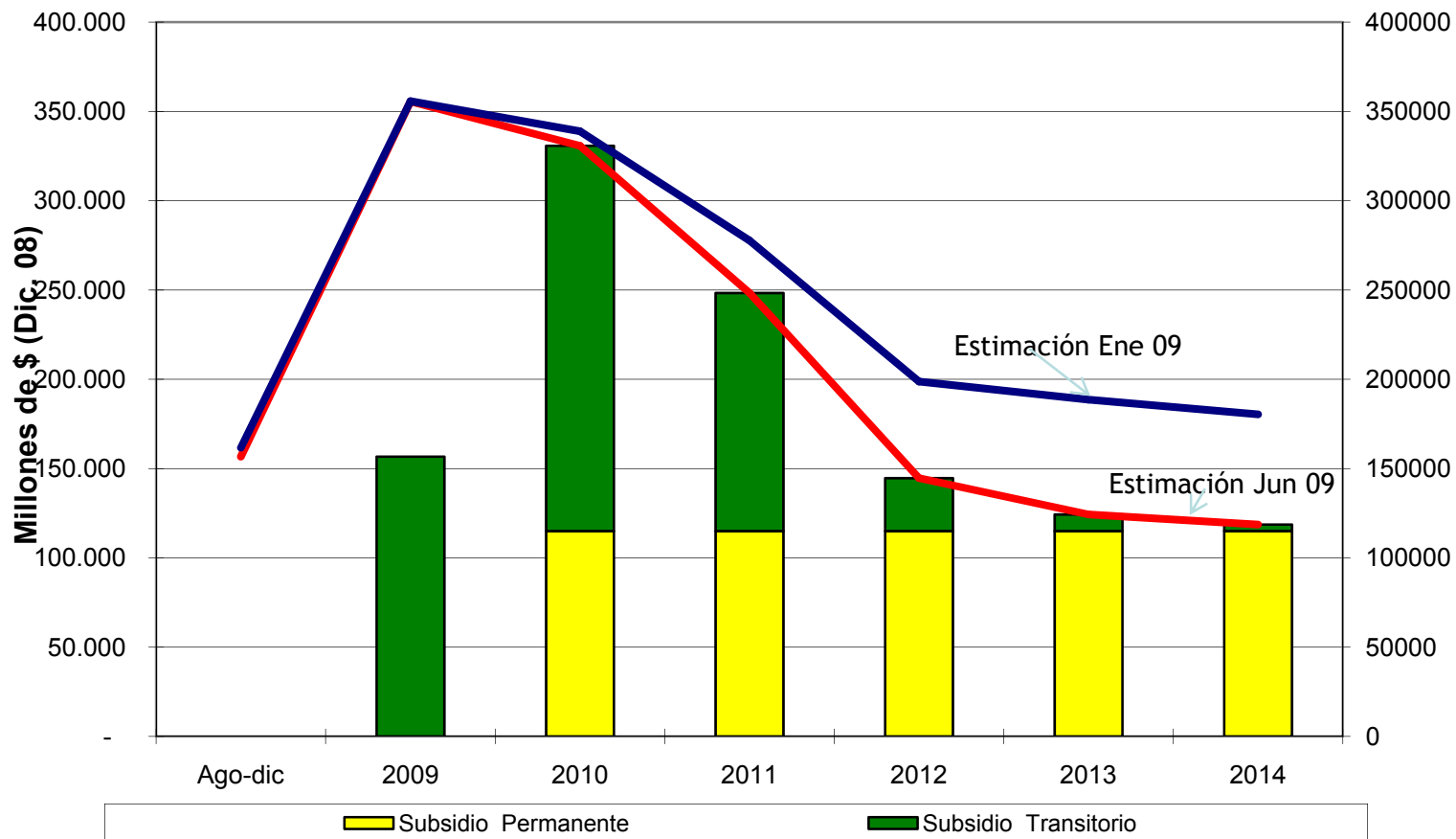
I El monto del subsidio se entrega en forma uniforme y puede ser usado hasta que se extinga, sin límite de tiempo.

- **TODAS LAS INVERSIONES DEBERÁN CONTAR CON UN CRITERIO DE EVALUACION SOCIAL PARA EL USO DE RECURSOS**



Subsidio: Montos para el Transantiago

Proyección Déficit Operacional



La ley establece el monto total del subsidio.

Subsidio: Montos (Incluye sólo Santiago)

Año	Permanente	Transitorio	Total	Total (MM US\$)
2009		156.684.425	156.684.425	547,6
2010	115.000.000	216.988.275	331.988.275	509,4
2011	115.000.000	133.348.582	248.348.582	382,5
2012	115.000.000	29.640.588	144.640.588	222,8
2013	115.000.000	9.282.546	124.282.546	191,4
2014	115.000.000	3.653.891	118.653.891	182,7
Total	575.000.000	549.598.307	1.124.598.307	2.036,4

- El subsidio para regiones es de igual monto, pero se distribuye en forma uniforme en el tiempo y no hay plazo definido para gastarlo.

Subsidios: Otros

I Sistema de reajustabilidad

- El monto de los subsidios se reajusta por IPC

I Monto del Subsidio

- La ley establece el monto total del subsidio para el período 2010 - 2014 y el desembolso máximo anual, considerando subsidio permanente y subsidio transitorio
- El MTT debe informar en forma trimestral el uso de recursos a la Comisión Especial de Presupuesto
- Para el 2009, se considera subsidio transitorio por un monto correspondiente al mayor gasto desde la publicación de la ley

- I Si se desea aumentar el subsidio permanente o transitorio, ello deberá hacerse mediante la promulgación de una nueva ley.



Autorización de endeudamiento y Gasto
No forma parte del acuerdo

No forma parte del Acuerdo

- Pago de créditos (Ley 20.206, BancoEstado y BID)
 - MTT propone novación de la deuda, y proceder a su pago durante el segundo bimestre de 2010.
 - Condonación de obligaciones de reembolso en regiones

Gastos Financieros	B. Estado	BID	Ley 20.206	Total (MM \$ Dic. 08)	Total (MM US\$ Dic. 08)
Ago- Dic 09	1.356	5.659	0	7.015	10.8
2010	3.989	7.290	0	11.279	17.37
2011	29.970	18.537	8.212	56.719	87.35
2012	29.524	19.049	15.603	64.176	98.83
2013	27.522	18.267	15.603	61.392	94.55
2014	1.683	17.399	15.603	34.685	53.42
Total	94.044	86.201	55.021	235.266	361.95



Gracias