

**INFORME DE AVANCE 2. ANÁLISIS DEL SUBSIDIO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
PÚBLICO METROPOLITANO - TRANSANTIAGO**

ENERO 2015

1. DEFINICIONES

Previo a adentrarse en el análisis del subsidio al sistema de Transporte Público Metropolitano, es importante establecer algunas definiciones relativas al concepto de *subsidio*, que permitan despejar con mayor claridad las conclusiones respecto de la destinación de los recursos, según cada ítem.

SUBSIDIO OPERACIONAL. En el marco del Sistema de Transporte Público Metropolitano, el subsidio operacional podría definirse como el aporte Estatal que se realiza producto del déficit operacional, el cual corresponde al resultado económico de la resultante entre los ingresos del sistema y sus costos (que corresponden a los pagos realizados a las empresas de servicios) y que son atribuibles directamente a la operación de las Unidades de negocio. En este contexto, hay que considerar que, los pagos que deben realizarse a las empresas del sistema de Transporte Público de Santiago, deben establecerse según el nivel de ingresos que estas empresas requieren para efectos de cubrir sus costos y margen según el nivel de riesgos del tipo de negocio.

SUBSIDIO SOCIAL. El subsidio social, es aquel aporte Estatal que se realiza producto del resultado económico negativo entre la relación de ingresos y costos del sistema, y que van directamente a eliminar o minimizar el pago tarifario que realizan los usuarios del Sistema de Transporte. En el caso de Transantiago, se pueden identificar los siguientes ítems que son parte de subsidio social:

- Subsidio a los Estudiantes de Educación Media y Superior: este tipo de usuarios paga una tarifa de alrededor de 1/3 de la tarifa del usuario Adulto, y representa un 23% del total de transacciones del sistema.
- Subsidio a los Estudiantes de Educación Básica: este tipo de usuarios paga una tarifa de cero, y representa un 3% del total de transacciones del sistema.
- Transbordos: En el Sistema de Transporte Público de Santiago, por el pago de una tarifa, el usuario tiene derecho a realizar un viaje. Un viaje considera un máximo de 3 etapas (dos transbordos) en un período máximo de dos horas, sin repetir el mismo servicio. El factor de transbordo aplica a todos los usuarios del sistema. La razón entre el número de transacciones y el número de viajes refleja el número de transbordos que se realizan entre servicios del Sistema. En diciembre 2013, esta razón fue de 1,52 transacciones por viaje.

SUBSIDIO A INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO. Este subsidio corresponde principalmente al financiamiento con fondos del sistema, de la infraestructura propia las empresas. En esta categoría se encuentra principalmente la empresa Metro, para el financiamiento de sus líneas.

2. ANÁLISIS DEL RESULTADO ECONÓMICO

Durante el año 2013, se registraron más de 1.010 millones de transacciones en los buses del Sistema Transantiago de las cuales 941 millones correspondieron a transacciones con derecho a pago. Mientras que para Metro se registraron más de 667 millones de transacciones.

Para este año, el 74% corresponde a usuarios Adultos, el 23% a usuarios de Educación Media y Superior y el 3% a usuarios de Educación Básica, tal como se muestra en la siguiente gráfica. Así mismo, la razón de viajes sobre transacciones (transbordos) en diciembre de 2013, fue de 1,52.

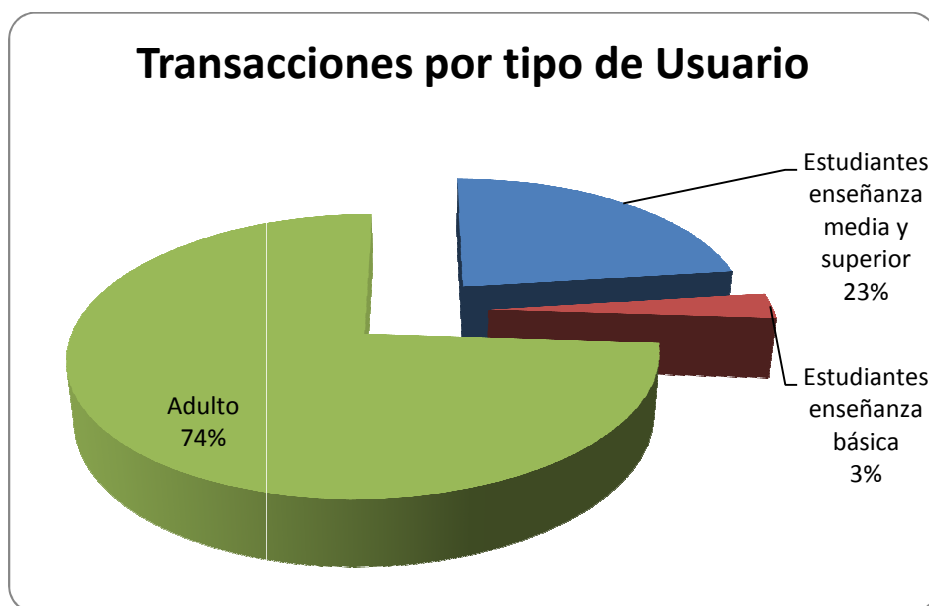


Figura N° 1. Gráfico de nivel de transacciones por tipo de usuario.

Elaboración propia.

Los ingresos totales del sistema para el año 2013, fueron por 550.366 millones de pesos, mientras que los costos totales fueron de 909.052 millones de pesos. Lo cual, da como resultado económico del sistema antes de subsidio -358.686 millones de pesos, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla N° 1. Ingresos, Egresos y Resultado Operacional a diciembre 2013, del Sistema de Transporte Público Metropolitano - TRANSANTIAGO. en millones de pesos.

| Año/mes | Ingresos | Egresos | Resultado antes de Subsidio |
|----------------|-----------------|----------------|------------------------------------|
| 2009 | 408.465 | 803.716 | - 395.251 |
| 2010 | 482.287 | 864.076 | - 381.789 |
| 2011 | 535.877 | 902.061 | - 366.184 |
| 2012 | 550.823 | 891.118 | - 340.295 |
| 2013 | 550.366 | 909.052 | - 358.686 |

Fuente de datos: Resumen Financiero de Transantiago 4^{to} trimestre 2013. Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM).

Al descomponer el resultado del último año consolidado, en la siguiente tabla se tienen los pagos o costos por servicio que realizó el sistema, donde el costo de buses (pagos que realizó el sistema a los operadores de vías) fue de 631.319 millones de pesos, el costo de Metro 205.299 millones de pesos y de los servicios complementarios y otros de 72.434 millones de pesos.

Tabla Nº 2. Costos del sistema Transantiago, según tipo de prestador de servicios. en millones de pesos.

| Año | Operadores de vías | Metro | ADM. FIN. Y TECNOLÓGICO | Otros | Egresos |
|------|--------------------|---------|-------------------------|-------|---------|
| 2009 | 544.384 | 186.882 | 65.961 | 6.489 | 803.716 |
| 2010 | 587.812 | 199.003 | 72.975 | 4.286 | 864.076 |
| 2011 | 618.546 | 202.528 | 73.403 | 7.584 | 902.061 |
| 2012 | 609.565 | 201.693 | 73.615 | 6.245 | 891.118 |
| 2013 | 631.319 | 205.299 | 67.372 | 5.062 | 909.052 |

Luego, al descomponer los ingresos del sistema según tipo de usuario, podría establecerse que el 58% de los ingresos son por la recaudación atribuible a buses y el 42% atribuible a Metro.

Por último, en la siguiente tabla, se detalla el resultado económico antes de subsidio, por tipo de servicio.

Tabla Nº 3. Resultado económico según tipo de prestador de servicios. en millones de pesos.

| ITEM | RESULTADO ECONÓMICO (millones de pesos) |
|--------------------------------|---|
| Ingreso Metro | 230.605 |
| Costo Metro | -205.299 |
| Resultado Metro | 25.306 |
| Ingreso Buses | 319.761 |
| Costo Buses | -631.319 |
| Resultado Buses | -311.558 |
| Servicios Complementarios | -67.372 |
| Otros | -5.062 |
| Total antes de subsidio | -358.686 |

3. ANÁLISIS DEL SUBSIDIO

El análisis del subsidio del año 2013, se focaliza en el sector asociado a los buses, ya que este sector presenta un resultado económico negativo, mientras que para Metro se considera superávit. Sin perjuicio de esto último, se evalúa el hecho que parte de los ingresos de Metro son para apalancar la inversión en infraestructura de sus Líneas. Así mismo, son parte del análisis los servicios complementarios y otros que solo representan costos para el sistema.

Para determinar el nivel de subsidio y el impacto que tiene cada ítem dentro de éste, se determina un ingreso máximo teórico de los buses que corresponde a la recaudación máxima que se obtendría de no existir subsidio a estudiantes ni los transbordos sin costos para el usuario. Este ingreso máximo teórico sería de 596.886 millones de pesos, el cual es contratado con el pago realizado por el sistema a los operadores de vías, para el año 2013, el cual fue de 631.319 millones de pesos, lo cual genera un déficit de 34.433 millones de pesos atribuibles directamente a las concesiones de vías¹. Luego, se obtiene el ingreso estimado por tipo de usuarios, para ser contratado con el ingreso máximo teórico.

Dado lo anterior, en la siguiente tabla y gráfico, se señala la participación en el subsidio requerido (sin considerar el superávit de Metro).

Tabla N° 3. Resultado económico según usuario y prestador de servicios. en millones de pesos.

| ITEM | MONTO millones de pesos | Participación |
|--------------------------------|-------------------------|---------------|
| Directo Operadores Vías | 34.433 | 9% |
| Transbordos Adulto | 151.106 | 39% |
| Educación Media y Superior | 108.112 | 28% |
| Educación Básica | 17.907 | 5% |
| Servicios Complementarios | 67.372 | 18% |
| Otros | 5.062 | 1% |
| Total antes de subsidio | 383.992 | 100% |

¹ De acuerdo a su definición, dicho monto podría ser atribuido como Subsidio Operacional.

No obstante, se debe profundizar en el análisis de la suficiencia, ya sea del subsidio o mayor recaudación, para efectos de solventar la necesidad real de ingresos de las empresas operadoras de vías, en función a las modelaciones de sus estructuras de costos y márgenes, según el riesgo del sector.

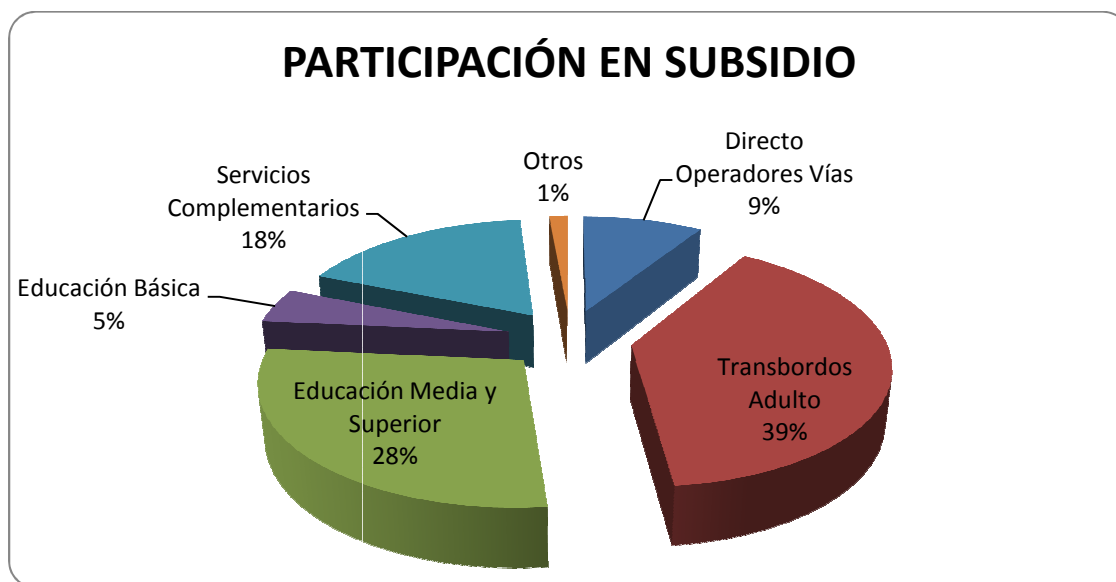


Figura N° 2. Gráfico participación en el subsidio según tipo de usuario y servicio.
Elaboración propia.

A. INFRAESTRUCTURA DE METRO

Desde la integración Metro al sistema de transporte público metropolitano Transantiago al cierre del año 2013, la Tarifa Técnica ha aumentado desde los \$ 249 a los \$ 302,6. Es decir, un aumento de \$ 53,6 de los cuales alrededor de \$ 45 podrían ser atribuibles a la siguiente inversión en infraestructura:

- Extensión de la Línea 1 Oriente
- Primer tramo de la Extensión Línea 5 (sector Quinta Normal - Teniente Cruz)
- Segundo tramo de la Extensión Línea 5 (sector Teniente Cruz – Plaza Maipú)

Considerando las transacciones de Metro durante 2013, alrededor de 33.000 millones de pesos del ejercicio de ese año, solventaría dicha inversión en infraestructura.

Tabla Nº 3. Resultado económico según usuario, prestador de servicios e infraestructura de Metro. en millones de pesos.

| RESULTADO ECONÓMICO | MONTO millones de pesos | Participación |
|--------------------------------|-------------------------|---------------|
| Directo Operadores Vías | 34.433 | 8% |
| Transbordos Adulto | 151.106 | 36% |
| Educación Media y Superior | 108.112 | 26% |
| Educación Básica | 17.907 | 4% |
| Metro Infraestructura | 33.050 | 8% |
| Servicios Complementarios | 67.372 | 16% |
| Otros | 5.062 | 1% |
| Total antes de subsidio | 417.041 | 100% |

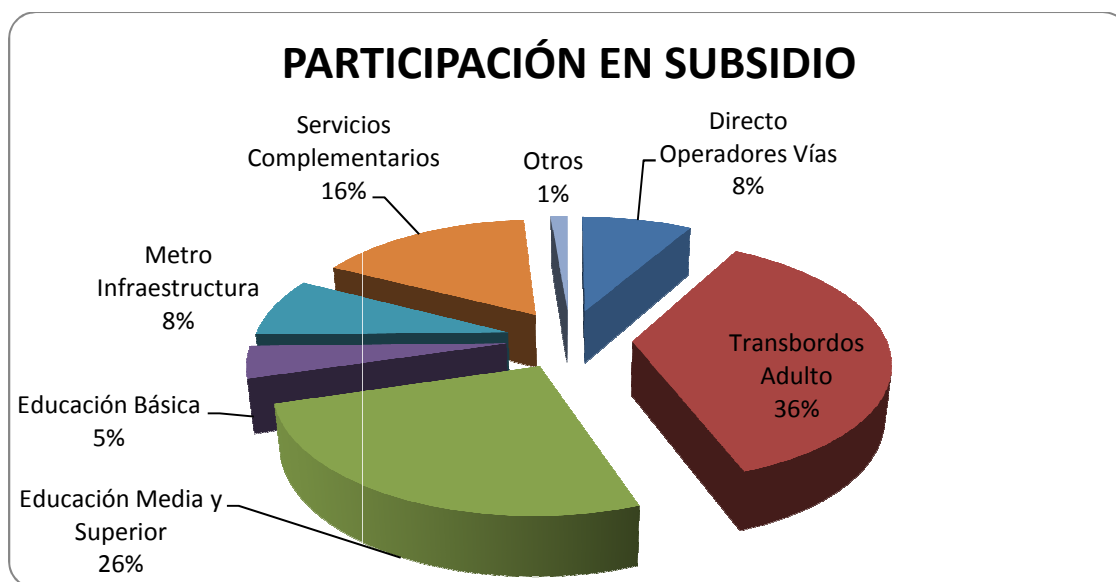


Figura Nº 3. Gráfico participación en el subsidio según tipo de usuario, servicio e infraestructura.

Elaboración propia.

B. PARTICIPACIÓN SEGÚN TIPO DE SUBSIDIO

En relación a los ítems señalados en el apartado anterior, la asignación de subsidio se categoriza de acuerdo las definiciones señaladas al inicio del presente informe. En la siguiente gráfica se muestra la participación de cada categoría.

El subsidio operacional incluye el subsidio a la operación de las concesiones de vías y los pagos que realiza el sistema por los servicios complementarios y otros.

El subsidio social incorpora el subsidio relativo a cubrir la menor tarifa de estudiantes y los transbordos que no representan costos para el usuario y que sí son pagados por el sistema a los operadores de vías.

El subsidio a infraestructura corresponde a la inversión que Metro ha realizado para construcción de nuevas Línea.

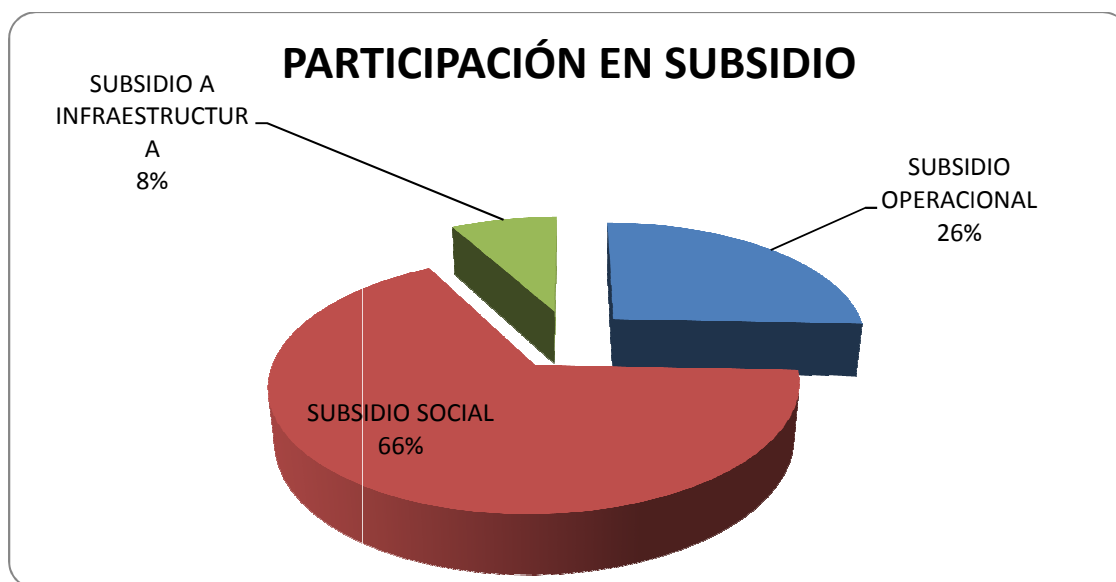


Figura N° 3. Gráfico participación según tipo de subsidio.

Elaboración propia.

4. NUEVOS PROYECTOS

- › El Gobierno, a través del Ministerio de Transporte ha implementado la medida social adicional de la Tarifa Estudiantes en Período Estival. Se estima que esta acción implicaría un mayor costo para el sistema, y por lo tanto mayor nivel de subsidio, por un monto mayor a los 12.000 millones de pesos.
- › Otra medida que ha propuesto la Cámara de Diputados, es extender la tarifa estudiante media y superior en buses, a los usuarios de la tercera edad. Cabe señalar que actualmente, este segmento de la sociedad representa el 14% de la población. Y por tanto, dependiendo del nivel de movilidad de estas personas, implicaría un mayor costo que, se estima, podría ir entre los 15.000 a 30.000 millones de pesos.
- › Además, a contar del año 2014, se considera la implementación del equipamiento de Aire Acondicionado a los carros de Metro, lo cual implica un aumento de la tarifa técnica de \$ 30 y un mayor costo de 22.000 millones de pesos para ese año; y la construcción de las Líneas 3 y 6, que trae aparejado un aumento de tarifa técnica a contar de su puesta en marcha.