

## TRANSANTIAGO EN CRISIS

- Los operadores de buses de Transantiago, Alsacia, Express y SuBus, se encuentran con problemas de solvencia financiera.
- Si bien las autoridades tienen facultades legales para intervenir a las empresas en problemas y evitar la liquidación de activos necesarios para la operación del servicio, esto no garantiza que la operación no se pueda ver afectada en alguna medida.
- Sería un error que Metro se haga cargo de la operación de los servicios de buses de las empresas en crisis. Arriesga ser el primer paso hacia una estatización de la operación de buses en Santiago, culminando así los desaciertos causados por la intervención del Estado en el transporte público de nuestra capital.

Recientemente, la empresa operadora de Transantiago, SuBus se acogió a la nueva ley de reorganización y liquidación de empresas, debido a la compleja situación financiera por la que atraviesa en la actualidad. SuBus alega que parte del problema se debe a la alta evasión (38,6% en su caso) y a la falta de la infraestructura comprometida por el Estado. Por este motivo, iniciaría una acusación contra el Estado de Chile ante el Centro Internacional de Arreglos de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI).

Hace unos días, Alsacia anunció que no iba a poder cumplir con los pagos comprometidos a sus acreedores. Por su parte, algunos dirigentes sindicales de Alsacia y Express convocaron un paro para el pasado martes 28 de junio, que finalmente no se concretó debido a la baja adhesión. El motivo del paro sería protestar por la compleja situación financiera de la empresa, que estaría afectando las condiciones laborales. La Tabla N° 1 muestra los resultados de las empresas operadoras de Transantiago al cierre de 2015.

La Tabla N° 1 muestra que las empresas con problemas financieros (Alsacia, Express y SuBus) cubrieron sus costos operacionales en 2015, pero tuvieron importantes pérdidas, debido, principalmente, a su elevada carga financiera. De hecho, terminaron el ejercicio de 2015 con un patrimonio negativo relevante en

relación al valor total de sus activos, que corresponden principalmente a terminales y buses.

**EMPRESAS EN CRISIS CUBRIERON SUS COSTOS OPERACIONALES, PERO NO SU CARGA FINANCIERA**

**Tabla 1. Resultados 2015 de empresas operadoras de Transantiago (MM\$)**

Empresa	Alsacia	Express	MetBus	RedBus	STP	SuBus	Vule
Ingresos de Actividades Ordinarias	87,846	137,230	101,099	57,437	33,012	138,083	111,862
Costo de Ventas	72,963	115,422	80,950	50,370	32,242	128,992	92,594
Resultado Operacional	14,883	21,808	20,149	7,067	771	9,092	19,267
Resultado Antes de Impuestos	-31,212	-18,454	5,455	254	-3,281	-26,514	2,046
Resultado Integral	-48,462	-18,956	4,315	-273	-2,327	-40,028	1,891
Patrimonio/Activos	-47.2%	-32.4%	32.0%	35.7%	15.9%	-61.3%	6.1%

Fuente: Elaboración propia con información de la SVS.

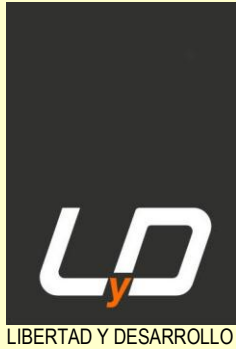
En este contexto, surge la preocupación por la continuidad del servicio. Las empresas con problemas financieros representan cerca del 50% de la operación de los buses de Transantiago. Una interrupción de cualquiera de sus servicios podría significar un trauma importante para el normal funcionamiento de la ciudad. En este sentido, la legislación le entrega al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones facultades para intervenir.

**RESGUARDOS LEGALES ANTE UNA CRISIS**

La legislación actual le entrega herramientas al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) para intervenir a empresas operadoras en problemas para poder dar continuidad al servicio. Por otro lado, la legislación hace que los activos necesarios para poder ofrecer servicios de transporte sean inembargables en caso de una quiebra, privilegiando la continuidad del servicio por sobre los intereses de los acreedores.

En caso de intervención, el MTT podrá designar un Administrador Provisional en los siguientes casos<sup>1</sup>:

- Mutuo acuerdo
- Caducidad



- Tener el concesionario la calidad de deudor en un procedimiento concursal de la Ley Nº 20.720 (nueva ley de quiebras)<sup>ii</sup>
- Reiterado incumplimiento grave de las normas laborales y de seguridad social con sus trabajadores

La designación se podrá efectuar desde que se encuentre notificada la resolución, según corresponda, de los casos de término de contrato. El administrador tendrá las facultades necesarias para velar por el cumplimiento del contrato de concesión y, especialmente, aquellas correspondientes al giro ordinario de la empresa.

**Aunque Metro pueda operar buses, eso no significa que sea conveniente que lo haga. Ni para los usuarios ni para el propio Metro, que no tendría ninguna ventaja en la operación de buses, respecto de los actuales operadores.**

El MTT podrá designar un nuevo concesionario dentro del plazo máximo de 18 meses contado desde la fecha en que la resolución que pone término anticipado ha quedado ejecutoriada, para lo cual podrá disponer una nueva licitación pública.

Por razones de interés público y de buen servicio, cuando se verifique alguno de los supuestos para disponer el uso de vías exclusivas<sup>iii</sup>, también podrá, en forma transitoria, contratar directamente, hasta por tres años o hasta el término del plazo de la concesión, mediante decreto firmado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y el de Hacienda; adquiriendo el celebrante la calidad de "concesionario".

Excepcionalmente, el MTT podrá nombrar un administrador provisional, previa autorización judicial<sup>iv</sup>, una vez iniciado el procedimiento de caducidad<sup>v</sup> de una concesión o cuando el desempeño del concesionario represente un riesgo para la continuidad del servicio público de pasajeros o constituya un incumplimiento grave y reiterado de sus obligaciones. El juez deberá conocer de esta solicitud sin forma de juicio, oyendo previamente al MTT, que deberá acompañar una certificación de los hechos por parte de un ministro de fe. Esta solicitud deberá ser resuelta en el plazo de 48 horas.

Además, desde fines del año pasado se permite a Metro operar buses, en principio, durante situaciones excepcionales, pero con el riesgo de convertirse en una situación permanente.

Sin embargo, aunque Metro pueda operar buses, eso no significa que sea conveniente que lo haga. Ni para los usuarios ni para el propio Metro, que no tendría ninguna ventaja respecto de los actuales operadores.

## EVOLUCIÓN DE LOS COSTOS

Entre 2010 y 2014 el costo promedio por validación en los buses de Transantiago aumentó en 80% en términos reales. Esto es el pago promedio que hace el sistema a los operadores por cada validación. Este pago se financia con lo recaudado de los usuarios que no evaden, y con el subsidio. En 2015 este costo no aumentó, de hecho, tuvo una leve disminución pero terminó con tres empresas con patrimonio negativo. Al parecer, los costos promedio sustentables de operación siguieron aumentando, pero esto no se reflejó adecuadamente en las reglas de pago calculados para estas empresas.

De aumentarse los pagos por pasajero transportado, por sobre lo presupuestado, a los operadores con dificultades financieras, esto tendría que traducirse en un alza de las tarifas a los usuarios, o un nuevo aumento del subsidio a Transantiago. Pero, por un lado, las alzas de tarifas han resultado muy impopulares, y el actual momento político es complejo. Por otro lado, llamaría la atención que sólo hayan pasado meses desde la última vez que se cambió la Ley aumentando en un 30% el subsidio a Transantiago hasta 2022, lo que reflejaría un nuevo error de cálculo.

## LA SUSTENTABILIDAD DE LOS BUSES DE TRANSANTIAGO

En caso de ser intervenida una empresa, es cuestionable que la administración provisional logre mantener la misma operación que tiene con su administración actual, por lo que siguen existiendo riesgos sobre la regularidad del servicio.

A pesar que las empresas en problemas puedan cubrir sus costos operacionales de corto plazo, sería un precedente preocupante que se resuelva la actual crisis financiera con una pérdida importante para los acreedores. Después de todo, la viabilidad de largo plazo requiere de la periódica renovación de los buses que prestan el servicio. Pero, al ser estos inembargables, dejan de ser una garantía para los acreedores, dificultando el acceso a financiamiento lo que puede encarecer en forma relevante las licitaciones futuras.

Por último, sería lamentable que Metro se viese forzado a absorber la operación de buses de las empresas en crisis en forma permanente. Como empresa estatal, podría ser financiada con fondos adicionales a los que permite la Ley de subsidio a Transantiago, pero con un deterioro institucional muy grande, y con el riesgo de empeorar el principal problema de Transantiago, que es el alto costo de operación de los buses.



## CONCLUSIÓN

Los operadores de buses de Transantiago, Alsacia, Express y SuBus, se encuentran con problemas de solvencia financiera. Esto arriesga la continuidad del servicio de buses, exponiendo a la ciudad de Santiago a un trauma mayor. Si bien las autoridades tienen facultades legales para intervenir a las empresas en problemas y evitar que la liquidación de activos ponga en riesgo la operación del servicio, esto no garantiza que la operación no se pueda ver afectada, en alguna medida. Sería un error que Metro se haga cargo de la operación de los servicios de buses de las empresas en crisis. Arriesga ser el primer paso hacia una estatización de la operación de buses en Santiago culminando así los desastrosos causados por la intervención del Estado en el transporte público de nuestra capital.

---

<sup>i</sup> Letras b), c), d), y e) del artículo 3° decies, de la Ley 18.696, modificada por la Ley 20.504.

<sup>ii</sup> Procedimiento regulador en el artículo 3° duodecimos de la Ley 18.696, modificada por las leyes 20.504 y 20.877.

<sup>iii</sup> Casos establecidos en el inciso segundo del artículo 3° de la Ley 18.696, modificada por la Ley 20.504.

<sup>iv</sup> Juez de letras de turno en lo civil de la comuna en que preste servicios el concesionario. En el caso de prestación de servicios en más de una comuna, corresponderá al juez de turno en lo civil de la comuna de asiento de Corte de Apelaciones. En caso de que las comunas se encuentren bajo la jurisdicción de distintas Cortes de Apelaciones, el conocimiento corresponderá al del tribunal de turno en lo civil de la Corte más antigua.

<sup>v</sup> La caducidad de la concesión podrá ser declarada fundadamente por el MTT en los casos de incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario conforme a los términos previstos en las bases de licitación y en los respectivos contratos.