

# ¿Al rescate del Transantiago?



Cristina Torres

**P**reocupación es lo menos que ha generado la noticia sobre la cesación de pago en la que ha incurrido Alsacia, respecto de una de sus cuotas de bonos internacionales, lo que sumando a la solicitud efectuada por Subus, en cuanto a acogerse a una reorganización financiera, deja de manifiesto la compleja situación financiera en la que se encuentran dos de los más importantes operadores del Transantiago.

Ambas empresas, de capitales colombianos, se encontrarían bajo la lupa del Ministerio de Transportes. Sin embargo, las soluciones a eventuales quiebras fueron diseñadas hace un tiempo por el Ejecutivo, el cual, en pro de garantizar la continuidad del servicio de transporte, dispone de distintos mecanismos que no hacen otra cosa que permitir al Estado operar el transporte público de pasajeros.

Preliminarmente, cabe señalar que el Ministerio de Transportes puede designar, de acuerdo a la ley, un administrador provisional de un operador de Transantiago bajo diferentes hipótesis, como es el caso de término de la concesión por mutuo acuerdo, caducidad, tener el concesionario la calidad de deudor en un procedimiento concursal, o ante el reiterado incumplimiento grave de las normas laborales y de seguridad social con sus trabajadores; por razones de interés público y de buen servicio, cuando se verifique alguno de los supuestos para disponer el uso de vías exclusivas; previa autorización judicial, una vez iniciado el procedimiento de caducidad 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; y finalmente, por razones de continuidad del servicio.

De esta forma, no se quedó ahí la última ley aprobada en el Congreso Nacional, que inyectó recursos al Transantiago y que fue impulsada por el Ejecutivo bajo el argumento de modernizar el subsidio al transporte público remunerado de pasajeros, permitiendo mantener los equilibrios financieros y operaciones del sistema. Arguyendo la necesidad de contar con una empresa pública en caso de emergencia, contingencias u otro que contribuya a dar redundancia al sistema, esto es, poder tener disponible a algún operador de última instancia, la misma ley amplió el giro de Metro S.A., permitiéndole operar -mediante buses o taxibuses, de cualquier tecnología- servicios de transporte público de pasajeros en superficie.

De esta forma, en virtud de la nueva actividad empresarial autorizada y bajo la causal de “continuidad del servicio”, el Ministerio de Transportes puede, independientemente del régimen de regulación existente, solicitar a Metro S.A., o a sus empresas filiales o coligadas la prestación de servicios de transporte público de pasajeros para apoyar los sistemas de transporte vigentes.

De acuerdo a lo anterior, **la mala situación financiera en la que se encuentran estos operadores cumple el deseado anhelo de esta administración, y que permitirá, en definitiva, que ésta se haga cargo del Transporte, en perjuicio absoluto de otros concesionarios, de los privados, y de todos los usuarios del sistema, que una vez más verán al Estado actuar como “salvataje” de una mala política pública, sin considerar una solución de fondo definitiva, y que seguramente no mejorará la calidad del servicio.**

*Cristina Torres, abogada Libertad y Desarrollo.*