

Intervención de operadores de Transantiago



Rodrigo Troncoso

Actualmente, hay tres empresas operadoras de buses de Transantiago enfrentando severos problemas financieros. La empresa SuBus se acogió a la nueva ley de reorganización y liquidación de empresas, mientras que Alsacia y Express anunciaron que no iban a poder cumplir con sus acreedores.

En este contexto, surge la preocupación sobre la continuidad de los servicios de transporte, considerando que las empresas en problemas representan cerca del 50% de la operación de los buses de Transantiago. Una interrupción de sus servicios podría traducirse en una alteración importante del normal funcionamiento de la ciudad.

La legislación actual le entrega herramientas al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) para intervenir empresas operadoras en problemas para dar continuidad al servicio. Además, de acuerdo a la ley, los activos necesarios para ofrecer servicios de transporte no son embargables en caso de una quiebra, privilegiando la continuidad del servicio por sobre los intereses de los acreedores.

El MTT podría designar un administrador provisional en caso de: mutuo acuerdo con la empresa; caducidad del contrato; tener el concesionario la calidad de deudor en un procedimiento de la nueva ley de quiebras; o por reiterado incumplimiento grave de normas laborales y de seguridad social con sus trabajadores. La designación se podrá efectuar desde que se encuentre notificada la resolución 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. El MTT tendría un plazo máximo de 18 meses para llamar a una nueva licitación pública del servicio intervenido.

Por razones de interés público y de buen servicio, el MTT también podría contratar directamente a un operador transitorio, hasta por tres años, o hasta el término del plazo de la concesión, mediante un decreto firmado junto con el Ministerio de Hacienda.

Excepcionalmente, el MTT podrá nombrar un administrador provisional, 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. 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 un plazo de 48 horas.

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

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.

Por otro lado, 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 seguirían existiendo riesgos sobre la regularidad del servicio, a pesar de las facultades del MTT.

En cuanto a la sustentabilidad financiera de las empresas operadoras en problemas, estas lograron cubrir sus costos operacionales en 2015, pero no sus compromisos financieros, por lo que terminaron con resultados negativos. Sin embargo, aun cuando las empresas puedan cubrir sus costos operacionales de corto plazo, sería un precedente preocupante que se resuelva la actual crisis en desmedro de los acreedores. Después de todo, la viabilidad de largo plazo requiere de, al menos, 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.

Rodrigo Troncoso