LITORALPRESS

Fecha: 25-02-2024
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera - Pulso
Tipo: Noticia general
Título: RED, en rojo

Pág. : 2
Cm2: 845,8
VPE: $ 8.414.626

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: No Definida

# RED, en rojo

**Hay tres operadores del sistema de transporte público de Santiago que están en serio riesgo financiero, con márgenes operacionales negativos y perdiendo unos $1.000 millones mensuales desde hace más de un año. Ya tienen contactos con abogados expertos en quiebras. Pese a haber alertado sobre esta situación en abril, no hubo cambios, y recién en enero se reunieron con el ministro de Transportes para advertir que su situación es crítica. A una semana del paro anunciado por algunos sindicatos de trabajadores para el "superlunes", la operación del ex-Transantiago corre riesgo por más tiempo.**

*Un reportaje de* IGNACIO BADAL ZEISLER

Tres de los siete operadores privados del sistema de transporte público metropolitano Red Movilidad, ex-Transantiago, lo están pasando mal y enfrentan, desde que partieron a operar sus nuevos contratos, "un déficit operacional": es decir, no son capaces de cubrir sus costos corrientes con los ingresos que perciben.

El escenario es tan adverso que le han advertido al Ministerio de Transportes (MTT) que si su situación financiera se mantiene como está, podrían incluso pedir en los próximos meses su reorganización judicial, la manera elegante de decir hoy que están a punto de caer en quiebra.

Es más, ha habido consultas con abogados expertos en bancarrotas para prepararse ante este escenario.

Esto, mientras en paralelo algunos sindicatos de conductores amenazan con un paro de actividades para el próximo 4 de marzo, el llamado "superlunes".

## Las reuniones de la alarma

El mes pasado, esas tres empresas concesionarias -Metropol, RedBus Urbano (RBU) y Santiago Transporte Urbano- pidieron reuniones con el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, para manifestar su preocupación por este escenario, que algunos ven como cuasicatastrófico, tomando en cuenta las consecuencias que podría traer una intervención judicial de alguna de ellas y los eventuales efectos en el sistema integrado de transporte de la ciudad.

El 18 de enero fue una delegación de Metropol, la concesionaria argentina de las unidades 8 y 9, encabezada por sus dueños, los trasandinos Eduardo y Javier Zbikoski, a encontrarse con la autoridad para una "evaluación de los contratos de concesión de vías celebrados en 2022 e implementados en 2023", dice la cita en la plataforma Infolobby.

El 25 de enero fue el turno de un equipo de Santiago Transporte Urbano (STU, el nuevo nombre de Servicio de Transporte de Personas de Santiago, STP), liderado por su controlador, el chileno Jorge Gómez, para revisar la "situación financiera y comercial de la empresa", según Infolobby.

Y el 29 llegó un trío de ejecutivos de RBU, propiedad del grupo francés Transdev Group, con el director galo Francois Regembal a la cabeza, para la "revisión de contrato actual y revisar temas de la nueva licitación", dice la plataforma.

En las motivaciones de las reuniones ninguno es explícito para dar a conocer el frágil momento por el que atraviesan. Tampoco lo es el ministerio al ser consultado.

"Se han planteado requerimientos por parte de las empresas que son analizados a la luz de los antecedentes pertinentes", dijo el MTT a **La Tercera** en una declaración por escrito. "Cada empresa debe desarrollar la prestación de servicios encomendada y velar por la continuidad operacional", agregó.

Sin embargo, más luces aparecen en la misma plataforma de información de *lobby*. Sólo en el mes de enero, estas tres empresas se reunieron siete veces con la jefa ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), la exministra del ramo Paola Tapia.

Yendo hacia atrás, el ministro Muñoz en el año 2023 tuvo ocho reuniones con concesionarios del ex-Transantiago, cinco de ellas con las tres empresas más complicadas.

Y hay un encuentro que llama la atención: el 19 de abril del año pasado, el exgerente general de Metropol, Nicolás Rodríguez, y el director Ramiro Mendoza (excontralor general de la República) plantearon abiertamente al ministro la "crítica situación de desequilibrio económico del contrato de concesión de vías". Es decir, hace 10 meses que al menos una de estas empresas le advirtió al gobierno de su frágil situación.

Tapia tuvo 71 reuniones con los operadores de RED el año pasado, 44 de ellas con estos tres. En agosto, RBU planteaba como tema a tratar su "continuidad operacional".

Y el pasado 12 de diciembre, el presidente de la Confederación Nacional del Transporte Mayor y Menor (Confenared), gremio que agrupa a sindicatos de conductores, Luis Campos, solicitó un encuentro con el ministro Muñoz para plantear "la realidad en riesgo de continuidad laboral de las tres nuevas unidades de negocio del sistema RED: Metropol, RBU y STU".

## El origen del problema

Hoy el sistema de transporte público de Santiago cuenta con siete operadores privados, que son los concesionarios que mueven sus 6.700 buses en 11 unidades en las cuales está dividida la ciudad. La red cubre 36 comunas, donde viven 7,5 millones de habitantes, mediante 396 recorridos, que pasan por 12 mil paraderos.

Los concesionarios más antiguos, aunque algunos que se han cambiado de nombre o de propietario, son Su-Bus, cuyo controlador es el colombiano Alberto Losada, quien está asociado a la familia chilena De Cárcer Ruiz-Tagle; Voy Santiago, antes conocida como Alsacia, es propiedad de los hermanos colombianos Díaz Villela; Metbus (Buses Metropolitana S.A.), controlada por el chileno Juan Pinto, quien está asociado a Francisco Dosque y a los históricos exdirigentes gremiales Miguel Herane y Héctor Moya, entre otros; STU, controlada por el chileno Jorge Gómez; y RBU, 100% de la francesa Transdev. Todas estas vienen trabajando desde el caótico inicio del Transantiago en 2007.

En el proceso de licitación lanzado en el 2009 ingresó Buses Vule, cuya propiedad está dividida entre varios chilenos como José Moreno, otra vez Juan Pinto, Simón Dosque, Ceferino Villalobos y Félix Villegas, entre otros.

Y en enero del año pasado se sumó Grupo Metropol, a través de las sociedades Buses Alfa y Buses Omega, que controlan los hermanos Zbikoski, que trabajan también en el transporte público del área metropolitana de Buenos Aires en Argentina.

Metropol, junto a RBU y STU ganaron la última licitación de concesión de uso de vías de la DTPM realizada en 2019, previo al estallido social (desatado justamente por el alza de 30 pesos en la tarifa del transporte público) y a la pandemia (que en algún momento rebajó a cero la demanda por buses debido a los encierros).

Y este sería el origen del problema. Esta última licitación, realizada en el gobierno an-

LITORALPRESS

Fecha: 25-02-2024
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera - Pulso
Tipo: Noticia general
Título: **RED, en rojo**

Pág. : 3
Cm2: 819,6
VPE: $ 8.154.686

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: No Definida

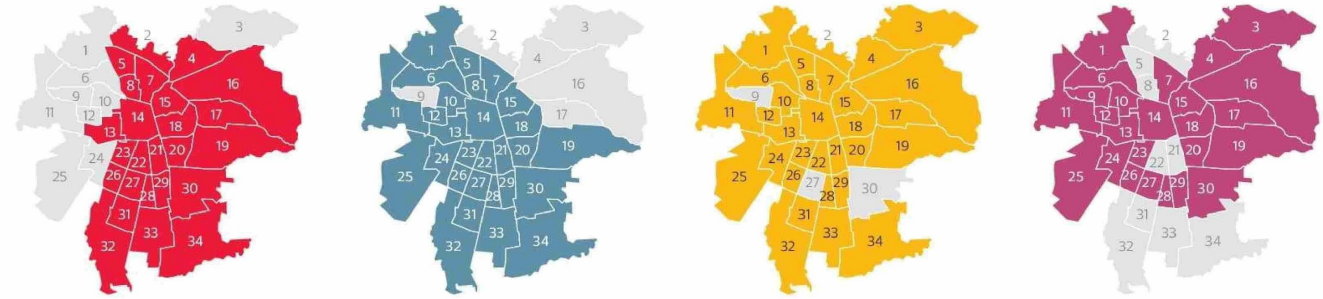
**LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO Y LAS COMUNAS QUE ATIENDEN**

**Su-Bus**
Grupo Fanalca
(Alberto Losada de Colombia)
Gerente general: Andrés Ocampo

**Vule**
Inversiones Ditel
(José Moreno, Simón Dosque y otros de Chile)
Gerente general: Simón Dosque

**Voy Santiago**
Inversiones Alsacia
(Carlos y Francisco Ríos Velilla de Colombia)
Gerente general: Cristián Saphores

**Metbus**
Inversiones Mejores Tiempos
(Juan Pinto de Chile)
Gerente general: Juan Pinto



*Comunas:*

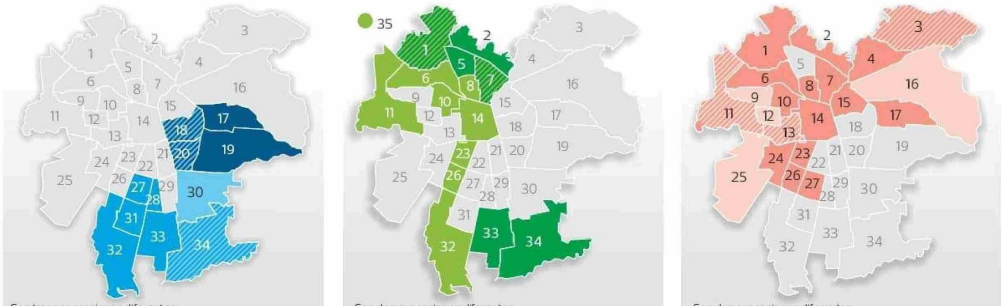
1 Quilicura
2 Huechuraba
3 Lo Barnechea
4 Vitacura
5 Conchalí
6 Renca
7 Recoleta
8 Independencia
9 Cerro Navia
10 Quinta Normal
11 Pudahuel
12 Lo Prado
13 Estación Central
14 Santiago
15 Providencia
16 Las Condes
17 La Reina
18 Ñuñoa
19 Peñalolén
20 Macul
21 San Joaquín
22 San Miguel
23 Pedro Aguirre Cerda
24 Cerrillos
25 Maipú
26 Lo Espejo
27 La Cisterna
28 San Ramón
29 La Granja
30 La Florida
31 El Bosque
32 San Bernardo
33 La Pintana
34 Puente Alto
35 Lampa

**LOS TRES COMPLICADOS**

**STU**
ENTP (Jorge Gómez de Chile)
Gerente general: Luis Barahona

**Metropol**
Grupo Metropol (Eduardo y Javier Zbikoski de Argentina)
Gerente general: Patricio Pérez

**RedBus Urbano**
Transdev (Caisse des Dépôts Group de Francia)
Gerente general: Hernán Berríos




FUENTE: Página web, informe de gestión y programa de operación de la DTP Metropolitana; sitio web de la CMF.

LA TERCERA

terior, consideró proyecciones de demanda y de ingresos que se incumplieron producto de las crisis social y sanitaria, sobre todo esta última. Los operadores ganadores de la subasta recién comenzaron a ejecutar sus contratos en el primer trimestre de 2023 y a sólo un año de operarlos, su escenario es paupérrimo. Y los contratos son por cinco años que, bajo ciertas condiciones, pueden extenderse a 10 y otros contratos de 7 que pueden llegar a 14 años.

"Básicamente, lo que ocurre es que la demanda real ha sido muy inferior a la demanda referencial indicada por el MTT (en la licitación). A ello debes sumar la alta evasión y la sobreoferta de buses (muchos buses y muy pocos pasajeros)", resume Louis de Grange, decano de Ingeniería de la UDP y doctor en Ingeniería de Transporte de la U. Católica. "Los que tienen buen desempeño financiero correlacionan bastante bien con indicadores asociados a calidad de servicio, por tanto uno tendería a pensar que este perjuicio financiero que tienen algunos operadores se debe a problemas de gestión", estima Franco Basso, académico de Ingeniería en Transporte de la UCV.

**19**

**de abril** de 2023 se llevó a cabo una reunión en la que uno de los operadores advirtió sobre la "crítica situación de desequilibrio económico" por la que atravesaba.

Consultados, actores de la industria admiten ciertos problemas de gestión, pero coinciden más con De Grange y acusan que la autoridad ha tardado mucho tiempo en admitir el descalce entre la demanda prevista y la real.

Y agregan otro factor que ha golpeado a todos los rubros: el alza de la inflación de los últimos cuatro años, que ha sumado un 26,9%, y que golpeó los costos de los buses y la energía. Pero las tarifas se mantuvieron congeladas hasta este mes, cuando subieron sólo 20 pesos a $730, es decir, un 3,65%.

"La situación ha cambiado demasiado del 2019 a ahora. Durante estos años se ha expandido la red de Metro, la gente compró más autos para moverse y la tendencia laboral del teletrabajo aún sigue presente, con muchas personas que trabajan de manera híbrida, y se nota en la demanda de lunes y viernes, que baja de manera importante. Los flujos han variado sustancialmente. Y piensa en la evasión, que no ha bajado del 40%", cuenta un director de una concesionaria.

Según el MTT, "a junio de 2023 la evasión alcanzaba un 45,8 %", y con medidas adoptadas, como aumento de zonas pagas de 184 a 281, duplicación de los controles por no pago de tarifa y la implementación del pago con QR, "han permitido que hoy se encuentre en 39,8%".

Pero la menor demanda y la evasión golpea a toda la industria, no sólo a los tres actores complicados.

La diferencia radica, según expertos, en que los contratos que suscribieron STU, RBU y Metropol tenían características distintas a los anteriores, especialmente en lo que se refiere al pago por pasajero, que es más alto en los contratos anteriores, y a los indicadores de calidad, cuyos castigos por presentar menores números o incumplimientos son mucho más severos en los contratos nuevos. "Te descuentan ingresos importantes, porque nunca vas a tener un desempeño perfecto. Son descuentos significativos para una empresa con márgenes estrechos", dice una fuente de la industria. Otra diferencia con el contrato anterior es que la provisión de buses la realiza el

CONTINÚA EN PÁGINA 4

LITORALPRESS

Fecha: 25-02-2024
Medio: La Tercera
Supl. : La Tercera - Pulso
Tipo: Noticia general
Título: RED, en rojo

Pág. : 4
Cm2: 809,4
VPE: $ 8.052.814

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: No Definida

Estado, lo que impide que cada concesionario pueda negociar individualmente mejores condiciones.

Además, se incluyó la obligación de incorporar buses eléctricos, cuyo costo, que ronda los $250 a $300 millones cada unidad, es entre un 30% y un 40% superior a los tradicionales a diésel.

A propósito de buses, otro actor consultado añade otro factor que ha golpeado más a los últimos licitantes: el vandalismo. A lo que cuesta cada bus nuevo quemado se suman los cargos más frecuentes: "cada año gastamos entre $600 millones y $1.200 millones sólo en reparar vidrios quebrados".

### Cifras de riesgo

Pese a ser sociedades anónimas, los operadores del ex-Transantiago no tienen obligación de informar públicamente sus estados financieros trimestrales. Sólo emiten una memoria anual con sus números del año anterior. Por tanto, en la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), el regulador de las S.A., sólo se puede acceder a sus cifras oficiales del 2022. Y esos números fueron razonablemente positivos, pues ningún operador mostró pérdidas, salvo Metropol que, dado que aún no entraba en funcionamiento, no tuvo casi ingresos y entre sus dos empresas (Alfa y Omega) acumuló un saldo negativo de $2.276 millones.

Sin embargo, hay un concesionario, STU, que sí informó sus resultados a septiembre del 2023 a la CMF. En los primeros nueve meses del año pasado, la firma anotó pérdidas por $9.872 millones, pese a obtener ingresos por $41.310 millones, y exhibió un patrimonio negativo de $1.048 millones. Es decir, perdió más de $1.000 millones mensuales.

"Son cifras muy similares a las que están mostrando estas tres empresas", dice una alta fuente de la industria.

Esto significa que STU, RBU y Metropol se encuentran con déficit operacional, es decir, sus ingresos no cubren los costos. Su margen Ebitda, es decir, la relación entre su flujo operacional (ganancias antes de impuestos, intereses, depreciación y amortización) y sus ventas totales está en promedio en torno a -12%. "Si sus ingresos son 100, sus costos son 112", dice un experto para explicarlo en fácil. Un margen normal para una empresa de servicios es de entre el 8 y el 10%.

Los ingresos de los concesionarios dependen de dos factores: el 75% de los kilómetros recorridos y el 25% del pago de los pasajeros.

Las empresas han solicitado que, en el marco de los propios contratos firmados, que alguno de estos factores se mueva, como elevar el pago por pasajero o reducir los kilómetros que recorra un bus, en favor de que los operadores logren elevar sus ingresos. Asimismo, han pedido hacer más razonables los castigos por frecuencia, alinear mejor los vehículos en marcha frente a la demanda (por ejemplo, que un bus oruga no deba circular a las 2 de la mañana con uno o dos pasajeros por todo Santiago) o eficientar el kilómetro recorrido.

"Si esta situación continúa igual, en 2, 3 o 4 meses más podríamos tener al primer operador del Transantiago pidiendo su reorganización", asegura una alta fuente de los concesionarios.

De hecho, ya han habido contactos entre abogados especialistas en quiebras y operadores de RED, aunque las versiones difieren dependiendo de qué parte vienen. Desde el lado de las empresas, dicen que ellas fueron contactadas por abogados que, sabiendo de su delicada condición, ofrecieron sus servicios. Por el lado de los juristas, de cinco consultados (Ricardo Reveco, Luis Felipe Castañeda, Nelson Contador, Octavio Bofill y Juan Esteban Puga), cuatro dijeron no haber sido llamados y uno no negó haber sido contactado por estas empresas.

Los mayores acreedores de los concesionarios son las empresas que les proveen de combustible o de electricidad, como Copec y su filial Voltex, y Enel. Pero dado que han estado perdiendo dinero, han debido recurrir a entidades financieras, con las dificultades que significa que la banca le preste a firmas del ex-Transantiago.

### Alza en subsidio y tarifas no incide

El sistema de transporte público en su totalidad se financia con el pasaje de los usuarios y con un subsidio estatal, que desde que se implementó el Transantiago no ha parado de subir.

Según la Ley de Presupuesto 2024, el presupuesto asignado a Red Movilidad para este año suma $59.643 millones (US$68 millones), pero el subsidio total para el transporte público de todo el país, asignado por la Ley 20.378 de septiembre del 2009, es de $1.536.826 millones, unos US$ 1.752 millones. Sólo para el transporte capitalino, llega a $1.004.715 millones (US$ 1.145 millones) si se suman las glosas "Subsidio Transporte Público-Transantiago", "Subsidio Transitorio-Transantiago", "Subsidio Especial Adicional-Transantiago" y "Rebaja tarifa adulto mayor en sistema Transantiago". Esto representó un incremento anual presupuestario del 12,2% en el subsidio nacional y de 9,4% sólo en el metropolitano.

"El subsidio que recibe el sistema integrado de transporte público es en torno al 65% del total de los recursos que se requieren, el restante 35% es aportado por los usuarios al pagar la tarifa", explicó el MTT.

El pasado 4 de febrero, el ministerio decretó un alza de 20 pesos en la tarifa del transporte público y pese a que hace cuatro años este aumento provocó el llamado estallido social, esta vez no hubo protestas.

Pero pese a estos incrementos en recursos para el sistema, los números no han mejorado sustantivamente para los operadores en crisis.

"Es más, cuando sube la tarifa, se produce una menor demanda y aumenta la evasión", explica un conocedor de la industria.

Y estos efectos, temen, podrían elevarse en marzo, cuando la presión por transporte aumenta, debido a que termina el periodo tradicional de vacaciones veraniegas.

### Tan crítico o peor que las isapres

En caso de que algún operador efectivamente entre en reorganización financiera, pone en riesgo el transporte de millones de personas, debido a que todos cubren zonas extensas de la ciudad **(ver infografía)**. "Sería tan crítico o peor que si alguna isapre quiebra. Porque aquí se ven afectados todos los santiaguinos, no sólo los que tienen isapre", dice un operador.

En todo caso, el MTT tiene planes de contingencia asociados a los contratos que podrían aminorar, pero probablemente no evitar, el impacto en la calle.

Expertos plantean varias alternativas para evitar este caótico final. Entre ellos, que "el ministerio reduzca las exigencias de oferta (menos buses por kilómetro) o que permita usar buses más pequeños (sin afectar la calidad de servicio)", dice De Grange, de la UDP. Más drástico con las empresas es Basso, de la UCV, pues plantea que el Estado tenga "mayor control sobre los estados financieros de las empresas y, cuando no se cumplan ciertos estándares, pueda ponerle fin a los contratos de manera dinámica y, a través de licitaciones competitivas, reemplazarlos por otros".

El pasado 15 de diciembre, el MTT lanzó una nueva licitación, que involucra el 30% de los servicios y 121 recorridos. El proceso incluye contratos de operación y provisión de flota de 10 años de duración, además de la infraestructura de carga asociada, en contratos de 14 años. El concurso vuelve a incorporar la figura de que la provisión de buses sea del concesionario, obligándolo a a que todos los buses nuevos sean eléctricos. Quienes ya conocen las bases advierten que hay cambios técnicos respecto a las del 2019 que podrían hacerla más atractiva, pero persisten los riesgos, sobre todo en las penalizaciones de frecuencia o de evasión. Y advierten que estas bases no hacen ninguna referencia a las demandas de los conductores de mejores condiciones higiénicas y de seguridad que llevaron al llamado a paro del 4 de marzo. "El ministerio quiere más mujeres conductoras y extender aún más los servicios, pero no da las condiciones financieras para que eso se logre", reclama un actor de la industria.

## La división sindical que subyace al paro del 4 de marzo

El pasado 16 de febrero, sindicatos de conductores del sistema RED agrupados en la Confederación Nacional del Transporte Mayor y Menor (Confenared), que lidera Luis Campos, anunciaron una paralización de actividades para el próximo 4 de marzo, el llamado "superlunes", dado que es el día en que mayoritariamente los escolares vuelven a clases y se da por finalizado el periodo de vacaciones de verano, lo que cada año se transforma en un caótico día en las calles y, como consecuencia, en el transporte privado y público.

Ya venían anunciando desde hace unas semanas algunos buses rayados en que llamaban al ministro de Hacienda, Mario Marcel, y a la directora de la DTPM, Paola Tapia, a "soltar las lucas". Con Tapia, estos sindicatos llevaban adelante una mesa de trabajo para enfrentar sus reclamos, que partieron en julio por las consecuencias de seguridad que ha traído para los choferes la obligación de cerrar las puertas traseras para evitar la evasión. Estos reclamos se ampliaron a las amenazas de seguridad en general a las que se exponen y las deplorables condiciones higiénicas que se ofrecen, sobre todo en términos de baños durante los recorridos, o de casino, camarines y duchas en los terminales.

Los contratos de los concesionarios incluyen una cláusula para que el Estado tenga disponibles 50 mil UF para realizar inversiones de este tipo, los que no han sido entregados.

Sin embargo, el llamado a paro no es respaldado por todos los sindicatos.

La Mesa Intersindical del Transporte Público, que agrupa a siete sindicatos de distintas concesionarias, considerados de izquierda por la industria, acusan que la Confenared ha boicoteado el diálogo con el gobierno porque es "pro-empresa". "Ha convocado a un paro con el supuesto objetivo de mejorar las condiciones de trabajo, pero en realidad por encargo de las empresas concesionarias buscan modificar los contratos de concesiones para aumentar el pago del Estado por kilómetro recorrido y no por pasajero validado, lo cual deteriorará el servicio", acusaron.

El líder de Confenared no contestó a los llamados de **La Tercera** para responder a los sindicatos contradictores.