

Nacional

Operadores de Transantiago registran caída en ingresos y piden revisar contratos

► Las empresas mostraron menos utilidades en sus balances financieros del año pasado.

► Desgaste de máquinas, reposición de vidrios y hasta multas inciden en el aumento de costos.



►► Bus del Transantiago circulando por las calles de la ciudad.

Oriana Fernández

Un aumento en el número de viajeros que evade el pago del pasaje y el costo de la mantención de las máquinas deterioradas son algunos de los factores que explican la caída de los ingresos de las empresas de buses del Transantiago.

Según los estados financieros de las firmas, publicados ayer por la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS), al menos tres de ellas muestran fuertes variaciones en sus balances entre 2014 y 2015, como son Su-Bus, Buses Metropolitana y Vule.

Raimundo Cruzat, ex coordinador del Transantiago y máster en planificación urbana del MIT, aseguró que dentro de los reportes se debe considerar el indicador que aborda los ingresos y costos del sector, denominado Ebitda (utilidades antes de impuestos e intereses).

En ese ítem, Su-Bus -compañía que posee el 10,7% de los servicios- tuvo un descenso de 8,8% de sus ingresos: pasó de obtener \$ 17 mil 658 millones a \$ 16 mil 103 el año siguiente. En tanto, Buses Metropolitana, que opera el 9,8% de los recorridos, tuvo una baja menor: pasó de 24 mil 928 millones a 24 mil el año pasado.

La firma Vule, con el 10,9% de las operaciones, creció en ingresos de \$ 18 mil 225 millones a \$ 20 mil 301 millones. El resto de los operadores no entregó un reporte oficial a este medio.

Informes

¿Por qué se dio este resultado en el sector? Los propios concesionarios señalaron que el descenso en las validaciones o pagos del pasaje por parte de los usuarios lleva a que haya menores retornos. Ade-

BALANCE

7

concesionarias existen en el sistema de transportes de superficie.

27%

Llegó la evasión del pago de pasajes de los usuarios en 2015.

5

% cayeron las transacciones en los buses el año pasado.

más, el deterioro de las máquinas y el aumento del costo de los insumos.

Louis De Grange, académico en transportes de la U. Diego Portales, recordó que la evasión marcó su punto más alto en 2015, con un 27% de los viajeros que no cumplieron con esa tarea. "Las personas evalúan mal el servicio y los que se quedan no pagan", sostuvo.

Su-Bus planteó en su informe financiero las razones que explican la disminución en los recursos: disminución de la velocidad a la que circulan los buses, lo que aumenta las horas de conducción, y el desgaste de las máquinas, que implica más combustible y repuestos. La empresa añadió que ha debido reforzar la fiscalización de la evasión con personal extra, además de la implementación de zonas pagas.

Otro punto complejo para las firmas corresponde a la distancia entre las terminales y los puntos de partida de los recorridos. Ello produce

que las máquinas deban andar largos tramos sin pasajeros, lo que es financiado por el privado para paliar esos "kilómetros en vacío". Ante ello, Su-Bus solicitó la revisión extraordinaria de su contrato al Ministerio de Transportes, en 2015 -trámite que fue aceptado-, para modificar algunos de los puntos anteriores y así mejorar su operación.

En tanto, la concesionaria Vule consignó en su ficha que elementos como el desgaste de neumáticos, lubricantes, el cambio de vidrios y hasta las multas impactan en su presupuesto.

Diego Muñoz, gerente de planificación de la firma STP, dijo que la mano de obra también lleva a que aumenten los gastos. "Existe un déficit de 1.200 a 1.400 choferes. La imagen del conductor no es respetada como antes y también hay mejores salarios en otras áreas", aseguró.

Revisión

Una visión distinta tiene el director del Directorio del Transporte Público Metropolitano, Guillermo Muñoz, quien señaló que "todos los operadores tienen un margen positivo y los ingresos que obtienen son mayores a los costos. Algunas tienen más problemas que otras, pero son empresas que pueden sobrevivir".

Respecto a las eventuales causas del problema, Muñoz lo atribuyó al descenso en las validaciones y detalló que en los contratos con las concesionarias existe una cláusula que permite revisar el equilibrio financiero de las empresas cuando se registra un descenso en las transacciones. Este proceso, que se efectúa dos veces al año, lleva al Estado a realizar pagos extras. ●