

ANÁLISIS GENERAL DE LA SITUACIÓN FINANCIERA EN EL CONTEXTO DEL MARCO REGULATORIO

OPERADORES DE VÍAS DEL SISTEMA TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

INTRODUCCIÓN

En el presente análisis se muestran dos perspectivas de la situación económica y financiera de las empresas operadoras de vías del sistema Transantiago, de acuerdo a los resultados publicados en las FECU 2015.

Por una parte, la perspectiva de los resultados finales de ganancia (pérdida) que muestra situaciones económicas críticas de algunos operadores del sistema, y por otra parte, los resultados operacionales medidos a través del EBITDA, que muestra resultados que permite una interpretación distinta a dicha situación crítica de las empresas.

Además, el análisis finaliza con una propuesta de solución, para que el sistema no se vea expuesto a situaciones como la presentada, por ejemplo, por la empresa Su-Bus. Esta propuesta está basada en establecer un marco regulatorio amplio de los aspectos económicos y financieros de las empresas privadas operadoras de buses, que presten el servicio de transporte público metropolitano.

1. ANÁLISIS DE RESULTADOS ECONÓMICOS EMPRESAS DE BUSES DEL SISTEMA TRANSANTIAGO.

A contar de la publicación de los estados financieros de las empresas de operación de vías que componen el sistema Transantiago, algunas de estas empresas declararon importantes pérdidas en sus resultados del año 2015.

Tal como se puede observar en la tabla 1, las empresas Alsacia-Express y Su-Bus presentan las mayores pérdidas del sistema, seguidas Redbus y STP quienes también presentaron pérdidas durante el ejercicio. Lo anterior, trae consigo que el resultado a nivel de industria presente pérdidas para dicho período.

Sumado a lo anterior, el Patrimonio de las empresas Alsacia-Express y Su-Bus, presenta un resultado negativo, la cual podría poner en riesgo su continuidad.

Estos han sido algunos de los argumentos señalados por estas últimas empresas, para que la Autoridad, a través de la revisión del equilibrio económico y sostenibilidad de las unidades de negocio regulado en los contratos de concesión, reajuste en 25% el precio por pasajero transportado base (PPT₀).

Tabla 1. Resultados económicos 2015 empresas operadoras de Transantiago (en M\$).

Fuente: FECU 2015

ITEM	Inversiones Alsacia S.A.	Express de Santiago Uno S.A.	Su - Bus Chile S.A.	Buses Vule S.A.	Buses Metropolitana S.A.	Red Bus Urbano S.A.	STP S.A.	Industria TS
Ganancia (pérdida)	(48.462.482)	(18.955.748)	(40.185.784)	1.891.111	4.314.539	(272.850)	(2.327.453)	(103.998.667)
Patrimonio	(94.155.839)	(28.307.419)	(59.356.275)	6.719.255	24.456.929	4.239.250	5.971.601	(140.432.498)

Mirado desde una perspectiva distinta, existen argumentos referidos a los resultados obtenidos por las empresas en el EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization*). En ese sentido, como se observa en la tabla 2 y gráfico 1, los resultados económicos operacionales de las empresas, en general, son positivos, estando el margen EBITDA de la industria por sobre 12%.

Tabla 2. EBITDA 2015 de empresas operadoras de Transantiago (M\$).

ITEM	Inversiones Alsacia S.A.	Express de Santiago Uno S.A.	Su - Bus Chile S.A.	Buses Vule S.A.	Buses Metropolitana S.A.	Red Bus Urbano S.A.	STP S.A.	Industria TS
EBITDA	-95.215	11.395.827	16.103.495	24.112.285	24.170.773	1.112.221	3.942.211	80.741.597
Margen EBITDA	-0,11%	8,30%	11,66%	21,56%	23,91%	1,94%	11,94%	12,11%

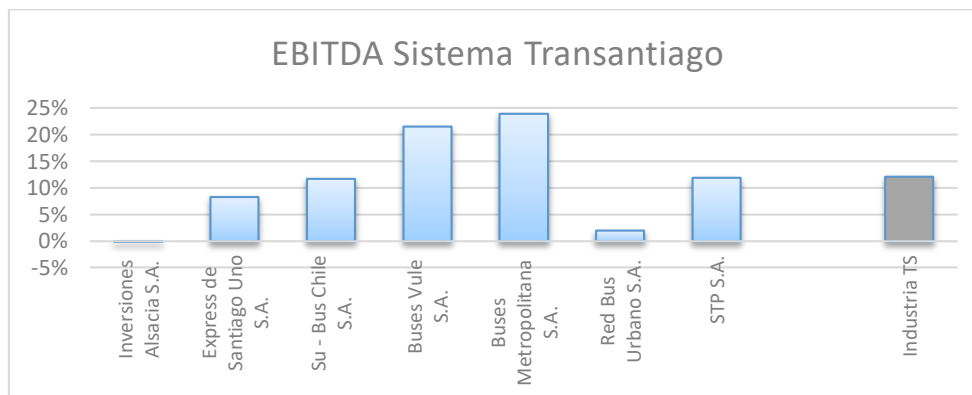


Gráfico 1. EBITDA empresas operadoras de buses del sistema Transantiago.

Las dos perspectivas encontradas, en cuanto a la forma de evaluar la condición económica y financiera de las empresas operadoras de vías, dejan al descubierto que el sistema carece de un

modelo regulatorio eficaz en estos ámbitos y que la norma establecida en el contrato de concesión no resulta suficiente para revisar y evaluar adecuadamente la condición de equilibrio económico y sostenibilidad de dichas empresas.

Siendo el transporte metropolitano mediante buses, un servicio público prestado por empresas privadas, esta falta de regulación es un ambiente propicio para la proliferación de un “*germen*” especulativo, ya que, al haber ámbitos no regulados, por una parte la Autoridad no cuenta con reglas definidas para controlar la industria y, por otra parte la empresa privada busca hacer valer a su favor estos espacios abiertos a la interpretación.

2. SOLUCIÓN MEDIANTE EL MARCO REGULATORIO.

Tal como se puede desprender de lo señalado en el punto anterior, la falta de regulación en el ámbito económico y financiero de las empresas operadoras de vías que componen el sistema Transantiago, podría estar propiciando un escenario en el cual la Autoridad no está dispuesta a hacerse cargo de la situación de financiamiento de la empresa Su-Bus, mientras que la empresa busca que se resguarde la condición de sostenibilidad a través de la interpretación de los espacios que deja la falta de regulación.

Al ser el sistema de transporte un servicio público contratado a empresas privadas, resulta imprescindible que, además de los aspectos técnicos de calidad y nivel de servicio, sean regulados aspectos fundamentales, tales como son; el modelo económico y financiero de los cuales surgen los precios y reajustes económicos para las empresas que prestan los servicios.

En el sentido de lo señalado, podrían ser considerados los siguientes aspectos:

- Regulación del modelo económico y financiero, basado en una rentabilidad acorde al riesgo del negocio (definición de beta riesgo y tasa de retorno o margen)
- Empresa modelo basada en estructura de costos de la industria
- Evaluación y ajuste periódico del equilibrio económico basado en modelo económico-financiero y seguimiento a un plan de cuentas
- Regular nivel de apalancamiento (relación deuda y capital propio) y costo de la deuda.