

Chile : Empresarios y lobistas a la expectativa

Arnaldo Pérez Guerra. Chile, agosto del 2006.

Según las bases de licitación de Transantiago, se establecía la posibilidad que el Ministerio de Transportes aplicara dos retrasos. Durante el gobierno de Ricardo Lagos, las dos se hicieron efectivas. Pero a principios de mayo, las autoridades firmaron un "acuerdo" con la mayoría de los operadores para postergarlo "definitivamente" hasta febrero de 2007, evitando la presentación de demandas. SuBus, liderada por Héctor Moya -actual militante de la derechista Renovación Nacional (RN) y ex militante del MAPU durante la Unidad Popular-, se negó a suscribir el acuerdo, intentando forzar una "negociación" con el Gobierno.

No le fue bien en su intento. Según las autoridades, SuBus -que posee capitales del grupo colombiano Fanalca-, no habría cumplido los requisitos técnicos y arriesgaba "la caducidad de la concesión". RedBus, de propiedad de José Yuraszeck -militante de la ultraderechista UDI-, esbozó un camino similar buscando una "indemnización" por los millonarios ingresos no percibidos durante los meses que Transantiago esté postergado.

Según la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS), la mayoría de las concesionarias han registrado pérdidas por sobre los 19.200 millones de pesos durante los primeros meses de 2006. Sólo uno de los diez concesionarios -Servicio de Transporte de Personas-, terminó con números "azules" y tuvo utilidades.

Las mayores pérdidas se anotaron en SuBus, con 7.307 millones; Alsacia, con 6.378 millones; y Express de Santiago, con 4.762 millones. Cifras "rojas" para el empresariado transnacional y sus "socios" nacionales. Alsacia y Express también poseen capitales colombianos: los hermanos y empresarios Carlos y Mario Ríos Velilla.

A pesar de la dura advertencia gubernamental de que "no habría indemnizaciones" o se "caducarán contratos", se dejó entrever que una solución -para evitar estancamientos judiciales- será el aumento de las tarifas del pasaje y las tarjetas. Pero el gobierno no quiere más problemas. Es mucho el dinero que los empresarios pierden cada día que pasa.

La querrela anunciada por la empresa mexicana TIMM -del grupo Inbursa, cuyo dueño es el multimillonario Carlos Slim Helú- contra los operadores del AFT significará una nueva piedra en el zapato y probablemente nuevas postergaciones de Transantiago, convertido ya en una pesadilla para el gobierno.

El mexicano Slim Helú posee variados negocios e intereses en Chile. Es dueño de Telmex y Smartcom, entre otras empresas. Su fortuna -calculada en más de 30.000 millones de dólares (2005)-, es la tercera más grande del mundo.

Plenos poderes

Pero la amplitud de sus negocios también podría jugarle en contra o "ponerlo en aprietos". La querrela de TIMM lo opone a Sonda S.A., BancoEstado y las autoridades chilenas. BancoEstado es el principal cliente de Telmex y, sin duda, presionará por que todo quede en nada y seguir haciendo "buenos negocios". Algunos esperan -e intentan- que el mexicano Slim desista de una querrela contra el AFT.

Se dice que grandes clientes preferirían que "no presionara el frágil mercado chileno". Pero Slim Helú siempre ha sido hábil en los negocios. Consorcios y hombres de empresa siguen a la expectativa. Quieren saber qué hará Carlos Slim si hay algún "conflicto de intereses" entre sus empresas y sus grandes clientes.

La querrela contra el AFT pronto se presentará, y eso significa que Carlos Slim -que controla el 55 por ciento de la sociedad- apoya a Roberto Sone, el otro dueño de TIMM, quien viajó a Santiago con "plenos poderes" para demandar a Sonda S.A. por "apropiación indebida de tecnología".

El Ministro de Transporte Sergio Espejo aseguró que "no existirán nuevos retrasos en la implementación del Transantiago". En círculos oficiales, se sabe lo que podría suceder si la querrela contra el AFT significa un nuevo aplazamiento de Transantiago. Espejo insiste en asegurar que el 10 de febrero próximo los "5.500 buses que integrarán el nuevo parque de máquinas estarán operativos". Sin embargo, hoy apenas 300 buses cuentan con el equipamiento tecnológico necesario. Las autoridades hablan de una "estrategia de implementación gradual". Sobre los cuestionamientos a la licitación que adjudicó el AFT al consorcio formado por BancoEstado, Sonda y otras entidades financieras y bancos, y el robo de tecnología, han guardado silencio.

Pero los parlamentarios y autoridades están inquietos. Se inició una ofensiva comunicacional para dar la impresión que Transantiago "no tiene problemas". Sin embargo, diputados y senadores se han reunido con el ministro Espejo, y le han hecho ver sus "dudas". Espejo ha preferido repetir que "todas las máquinas nuevas contarán con equipos como contador electrónico de pasajeros, validador para el pago de pasajes con tarjeta Multivía y dispositivo de pago exacto con monedas, entre otros. Todo estará listo en la fecha indicada". Las dudas persisten. Transantiago podría venirse abajo.

También surgen críticas de los usuarios tras el anuncio del AFT esta semana: "Si alguien paga con una moneda y la tarifa es menor a la ingresada, la máquina no le dará vuelto, con el objetivo de incentivar el uso masificado de la tarjeta". Se informó que "sólo en algunos buses de Transantiago podrá pagarse la tarifa con dinero en efectivo y a un costo mayor para los usuarios".

Enrique Méndez, gerente general del Administrador Financiero del Transantiago (AFT), señaló que "en caso que una persona no cuente con su tarjeta o no tenga fondos en su tarjeta, o haya utilizado un fondo que se llama de emergencia para un viaje extraordinario, en caso de que no le quede la totalidad y esté fuera del horario comercial, tiene la posibilidad, en algunos buses, de pagar con monedas. Si paga con una moneda y la tarifa es menor a la ingresada, no va a haber vuelto. Es una especie de penalización para incentivar el uso masificado de la tarjeta".

Méndez aseguró que el proceso de equipamiento de elementos tecnológicos y de seguridad en los buses estará finalizado en diciembre de 2006, dos meses antes de la puesta en marcha del Transantiago. Nada ha dicho de los cuestionamientos a la licitación del AFT y de una probable judicialización del asunto.

Los empresarios y lobistas que quieren que Transantiago "no tenga problemas" ya han iniciado sus "oficios". Entre ellos, el actual presidente de Inversiones Alsacia, el socialista, ex ministro del Trabajo y ex jefe de comunicaciones de la candidatura de Michelle Bachelet, Ricardo Solari. El directorio de Inversiones Alsacia está conformado, además, por Ricardo Bartel, Juan Antonio Guzmán, Heriberto Urzúa, Carlos y Francisco Ríos. En enero, renunciaron Fabio Junca y Blas Tomic, este último para integrarse al comando de Michelle Bachelet, hoy flamante presidenta de Chile.



Información disponible en el sitio ARCHIVO CHILE, Web del Centro Estudios "Miguel Enríquez", CEME: <http://www.archivochile.com>

Si tienes documentación o información relacionada con este tema u otros del sitio, agradecemos la envíes para publicarla. (Documentos, testimonios, discursos, declaraciones, tesis, relatos caídos, información prensa, actividades de organizaciones sociales, fotos, afiches, grabaciones, etc.)

Envía a: archivochileceme@yahoo.com

NOTA: El portal del CEME es un archivo histórico, social y político básicamente de Chile. No persigue ningún fin de lucro. La versión electrónica de documentos se provee únicamente con fines de información y preferentemente educativo culturales. Cualquier reproducción destinada a otros fines deberá obtener los permisos que correspondan, porque los documentos incluidos en el portal son de propiedad intelectual de sus autores o editores. Los contenidos de cada fuente, son de responsabilidad de sus respectivos autores, a quienes agradecemos poder publicar su trabajo.

© CEME web productions 2003 -2007 