

Chile : Transantiago, ¿un segundo MOP-GATE?

Arnaldo Pérez Guerra. Liberación / La Insignia. Chile, 2 octubre del 2006.

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), los "delitos de corrupción" -soborno, lavado de dinero, cohecho y fraude-, no son un grave problema en Chile, que posee un buen estándar cuando se trata de "prevención, investigación y persecución de ilícitos". Para la OCDE estamos en el lugar veintiuno del ránking mundial.

"Si uno mira los indicadores extranjeros podemos decir que las instituciones funcionan con un grado de transparencia aceptable", dijo el ministro de Relaciones Exteriores, Alejandro Foxley, al inaugurar la reunión del organismo. Por su parte, Steve Zimmermann, jefe de la Oficina de Integridad Institucional del Banco Interamericano (BID), agregó: "Chile está en una buena posición en comparación a países de Latinoamérica, está avanzando en economía y en las otras materias también... No existe un país sin corrupción, lo que realmente importa es cómo se la ataca. Importa si un país ataca con seriedad la corrupción y Chile lo hace", aseguró.



Prueba de lo anterior es que el gobierno elaboró la llamada "agenda de transparencia" y que, desde 1999, existe la Ley de Probidad que normó el "tráfico de influencias" y el "uso indebido de información privilegiada". Además, hace tres años, se creó la Unidad de Análisis Financiero (UAF) que investiga y persigue delitos vinculados al "lavado de dinero" y el "blanqueo de activos". Pero nuestro país figura como "el peor en Latinoamérica en cuanto al acceso de la información".

Transantiago une ambos aspectos: corrupción e información oculta por los grandes monopolios periodísticos y el gobierno.

Querrela por el AFT

Se ha repetido hasta el cansancio que Transantiago "inicia su marcha en febrero de 2007". Plazo fatal que se impuso Michelle Bachelet. En su momento, el ex subsecretario de Transporte, Guillermo Díaz, aseguró que "todo partiría" en agosto de 2006. Pocos creen en los anuncios, pues el plan de transporte público ya ha sido postergado en cuatro oportunidades y sigue generando dudas e incertidumbre, sobre todo tras la demanda de Transporte Inteligente Multimodal (TIMM) contra Sonda S.A. y NEC Chile.

La acción legal cuestiona la génesis del proceso de licitación del Administrador Financiero del Transantiago (AFT) y deja al descubierto que existe una exorbitante diferencia de nada menos que 400 millones de dólares en los costos por el servicio. Las autoridades han reconocido que el retraso se debe a que el AFT "no ha cumplido con los plazos". Contradictoriamente, AFT culpa al gobierno. Alguien miente.

En el Ministerio de Transportes dicen que el 31 de diciembre estarán equipados todos los buses. El ministro Sergio Espejo, asegura que "no existirán más retrasos". Pero en círculos oficiales se sabe que la demanda contra el AFT podría significar un nuevo aplazamiento, aunque guardan silencio sobre los cuestionamientos a la licitación que adjudicó el AFT y la denuncia de "robo de tecnología".

Sonda no sólo utilizó información e imágenes de equipos, incluso citó como propia la experiencia de TIMM (1): "Citó proyectos en los cuales jamás participó y que corresponden a empresas del Grupo Financiero Inbursa, holding de origen mexicano, del cual forman parte TIMM", dice el ingeniero Roberto Sone, uno de los dueños de TIMM y socio del multimillonario mexicano Carlos Slim Helú -el tercer hombre más rico del mundo-, cuya fortuna se calcula en 30.000 millones de dólares.

Los abogados Sergio Lewin y Sergio Oyarce señalan en la querrela presentada por TIMM que "NEC y Sonda vulneraron acuerdos de confidencialidad suscritos con TIMM, lo que les permitió obtener gratuitamente valiosa información tecnológica confidencial y de propiedad de TIMM y de Roberto Sone. Estos actos ilícitos, permitieron a Sonda participar en la licitación del Administrador Financiero del Transantiago (AFT) y, en definitiva, ganar la licitación mediante la adjudicación de la misma al Consorcio liderado por el BancoEstado y del cual también forma parte Sonda. Para ganar esa licitación Sonda presentó como propia una tecnología que no le pertenece, respecto de la cual jamás tuvo autorización ni para usarla ni muchos menos para divulgarla a terceros. Tras los acuerdos de confidencialidad, se estudiaría preliminarmente la propuesta de licitación a través del 'Estudio preliminar de la propuesta para la licitación del Administrador Financiero de Transantiago' y, a partir de ello, se emprendería en forma conjunta el negocio a que daría lugar la denominada 'Licitación Pública del Contrato de Prestación de los Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago'".

"Una vez que entregamos la información para unirnos al plan estratégico que llevaría a cabo la competencia por la licitación final del AFT, tanto NEC como Sonda desconocieron las relaciones comerciales existentes entre las partes, dejándonos fuera del negocio y emprendiéndolo Sonda en forma individual pero utilizando nuestra información, patentes y propiedad intelectual e industrial. Todo esto con la estrecha colaboración de NEC, la que, a su vez, se vio beneficiada por la promesa de adjudicarle algunos subcontratos del proyecto Transantiago", agrega Roberto Sone.

No parece creíble que la presidenta Michelle Bachelet desconozca que TIMM se querelló por 390 millones de dólares contra Sonda y NEC Chile, ni que el empresario Andrés Navarro Haeussler -dueño de Sonda-, había puesto en duda la acción legal, demandando, a su vez, por "jactancia" a Sone.

Las millonarias cifras involucradas hacen pensar en un escándalo de proporciones mucho mayor que el bullado MOP-GATE. Pero Michelle Bachelet guarda silencio, un silencio cómplice.



Corrupta vida mía

Las presiones ya comenzaron. La consultora Fernández & De Cea señaló que "5.100 buses no serán capaces de cubrir la demanda". Explican que "se necesitarán 6.100 buses". La licitación habla sólo de 5.100 buses. Pero si el Ministerio de Transportes "decide" incorporar más, las operadoras tendrán que adquirirlos o arrendarlos. Excelente negocio. Los equipos que instalará el AFT en cada bus poseen un costo de 18.000 dólares. Mil buses más significan invertir 18 millones de dólares. Varios irían "libres" a Sonda. El propio subsecretario de Transportes, Danilo Núñez, quien había señalado que el estudio "no era concluyente", agregó que el gobierno sabía que "se necesitaban mil buses más".

El 28 de septiembre, la empresa operadora Red Bus Urbano (RedBus) -de propiedad del empresario José Yuraszeck-, fue vendida a la transnacional francesa Connex, que en su momento postuló a la licitación, pero quedó fuera del negocio. "Es bueno para el sistema que empresas de esta importancia sean parte de Transantiago", dijeron las autoridades. A nadie le extrañó que una empresa que perdió la licitación, ahora pueda controlarla.

Pero también hay fuego cruzado. Sonda y BancoEstado son importantes clientes de la filial chilena de Telmex, propiedad del mexicano Carlos Slim, que entró fuertemente al mercado chileno de la telefonía con Claro.

A este panorama hay que sumar el "efecto prensa". El Mercurio ha sido bastante condescendiente con Sonda y Andrés Navarro Haeussler, su dueño.

"Transantiago, corrupta vida mía", pareciera mascullar el gobierno. Y es que varios nombres se repiten, como el del ex ministro de Obras Públicas y ex presidente de la República, Ricardo Lagos, o el del ex biministro y ex presidente de BancoEstado, Javier Etcheberry, "expuestos" en el caso MOP-GATE y en Transantiago.

Recientemente, la ministra en visita del caso, Gloria Ana Chevesich, condenó al ex jefe de finanzas del MOP, Sergio Cortés, por "fraude" y "falsificación". Otros implicados, funcionarios de GATE y empresarios fueron condenados por "falsificación de instrumento público", "uso malicioso" y "estafa al Fisco". Pero para el gobierno, sólo se trata de "errores administrativos y no de delitos". Ricardo Lagos, se vio "obligado" a declarar. Aunque dijo que mientras fue ministro "no conoció la existencia de sobresueldos".

Pero hay decenas de irregularidades cometidas con los contratos suscritos por el MOP. La jueza Chevesich estableció que Cortés -como jefe de Administración y Finanzas de la Dirección de Vialidad de Obras Públicas-, entre 2001 y 2002, ordenó varios "trabajos" a GATE, que buscó consultoras para "realizar las obras". Cobraron 421 millones de pesos, por un trabajo no superior a 250 millones. El juez Carlos Aránguiz, indagó en un primer momento, al recabar información sobre el "pago de coimas" que involucraba a varios parlamentarios de gobierno.

Gloria Ana Chevesich interrogó "por oficio" al ex presidente Lagos. Le pidió que "aclarara" las irregularidades ocurridas en los contratos mientras él se desempeñaba en el MOP, entre 1994 y 1998. A pesar de las pruebas, la Corte de Apelaciones ha aplicado la prescripción a delitos de "fraude al Fisco" y "falsificación de instrumento público", en varias aristas del caso.

Matías De la Fuente, ex jefe de gabinete del presidente Ricardo Lagos -primo de Luisa Durán, su mujer-, y ex director de Planeamiento del MOP entre 1997 y 1998, fue "liberado" de culpa. Se comprobó que MOP suscribió contratos con GATE y M&P Délano Consultores, y que los dineros se usaron en "sobresueldos".

El tribunal de alzada ha limitado la investigación, anulando procesamientos de MOP-Faunes, en que también estaba encausado Matías De la Fuente por "estafa al Fisco" por el desvío de dineros estatales para crear la página web de la campaña de Lagos. Lo mismo sucederá en las otras aristas del caso: MOP-Idecon, MOP-Foro, MOP-Ciade y MOP-Gesys. Baste recordar que, el ex director de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas (MOP), Eduardo Arriagada, calificó de "mentiroso" al ex ministro del MOP Javier Etcheberry. Según Arriagada, Etcheberry "sabía de la existencia del comité asesor que pagó sobresueldos mediante contratos suscritos con empresas privadas". En tribunales se desdijo y pidió "disculpas" públicas.

¿Y quién paga los costos en Transantiago?

El 15 de septiembre se anunció el inicio de la marcha blanca del pago electrónico de pasajes en el Transantiago, pero en sólo 200 buses de la Región Metropolitana. La prueba se inició con 1.100 tarjetas BIP "gratis". Un completo engaño, pues no son compatibles con Multivía y no poseen "integración" con el medio de pago del Metro. Fue sólo un golpe mediático. El "experimento" no probará el sistema en "carga normal" y si hay fallas en el funcionamiento del software no podrán crear uno nuevo de aquí a febrero.

En enero se inicia la "marcha blanca" con el Metro. Blas Tomic encabeza el directorio del Metro. El Metro fue apartado del consejo encargado de desarrollar Transantiago, quedando como un operador más. El entonces director, Fernando Bustamante, expuso profundas diferencias con Javier Etcheberry, quien fungía como biministro de Obras Públicas y Transportes y lideraba el Plan Transantiago.

Hoy Blas Tomic es "parte interesada" en Transantiago. Fue presidente de Inversiones Alsacia, uno de los más importantes operadores de Transantiago.

Tras la última postergación, Metro ha debido absorber el aumento del número de pasajeros. Los buses alimentadores en operación significarán 300 millones de pasajeros adicionales, duplicando el actual flujo. Surgen dudas de si estará instalado y operativo dentro de los plazos el cobro en los buses y si su incorporación aumentará los costos de operación y los pasajes. Según el contrato AFT, la tarifa estará mediada por "el valor de los servicios prestados por las empresas de buses, el costo operacional que cobrará el AFT por gestionar los recursos y su remuneración fija asociada a la red de carga, más el valor por el sistema de gestión que incluye la atención de millones de pasajeros al día". Son 5 millones de tarjetas Multivía. Los gremios del transporte, advierten que el pasaje aumentará a 500 pesos, e incluso más. Para algunos operadores la tarifa debiera "subir" a 600 pesos. 450 pesos fue el "costo máximo" que anunció Lagos mientras era presidente.

"Se debiera elaborar una política social de transporte, no una basada en el lucro. En la mayoría de los países el transporte es estatal, y donde no lo es, se subsidia en un sesenta por ciento. El Estado debe garantizar un transporte con seguridad y a un costo según los ingresos de las personas", señala Ricardo Maldonado, presidente de la Confederación Nacional Unitaria del Transporte Terrestre (Conutt). Asegura que Transantiago impone un modo que no es compatible con el objetivo de fondo: mejorar la calidad de vida: "Los 700 millones de dólares que se mueven anualmente en esta actividad pasarán a manos de grandes consorcios nacionales y extranjeros. ¿Se va a mejorar la calidad de vida y el servicio? A nuestro juicio no. Los usuarios se verán obligados a hacer transbordos, con un mayor tiempo en desplazamiento y habrá alzas de tarifas", agrega.

Los costos los pagamos todos los chilenos. "Nos causó sorpresa leer las declaraciones del gerente general del AFT, Enrique Méndez, quien informó que para las 5.100 máquinas licitadas el valor de cada equipo tenía un costo de dieciocho mil dólares, siendo que para nosotros sólo el equipo básico con lector y consola o teclado cuesta dos mil trescientos dólares. En nuestras cifras ya están incluidas las utilidades de fabricación", nos señaló el empresario Luis Salazar, de Sistema Austral de Servicios CVX-R S.A., desde Valdivia. ¿A dónde van a parar estas millonarias diferencias?

Es un secreto a voces que las licitaciones gubernamentales han beneficiado intereses creados.

¿Millones de dólares sólo en ganancias?

AFT administra los servicios asociados al cobro de pasajes, manejo de dineros y control de las flotas. Hablamos de un negocio que involucra más de 700 millones de dólares anuales y una comisión estimada en 1,9 por ciento, más una cantidad similar por arriendo de equipos e infraestructura.

"Sonda accedió a la información de TIMM y la utilizó sin autorización y sin pagar un solo centavo por ella, con el objeto de participar en el Consorcio liderado por BancoEstado para elaborar y formular la oferta en el proceso de licitación, lo que le permitió al referido Consorcio, en definitiva, resultar ganador en la licitación del AFT", señalan los abogados Sergio Lewin y Sergio Oyarce (2).

Pero no se limitaron a copiar algunos párrafos o dibujos. Los documentos presentados al tribunal son un ejemplo del burdo plagio que hizo Sonda a prácticamente todo el Manual de TIMM (3). TIMM solicita al tribunal que condene a las demandadas, representadas por Raúl Véjar Olea, gerente general de Sonda, y Jaime Alee Gil, gerente general de NEC Chile, por la cifra de 390 millones de dólares.

TIMM asegura que se usó indebidamente su experiencia y know how, así como sus derechos protegidos por las leyes de propiedad intelectual y propiedad industrial. No es un misterio que a funcionarios del MOP asignados a Transantiago, que conocían la propiedad de TIMM respecto a las tecnologías y procedimientos presentados por Sonda en la licitación, les llamara la atención que en los meses posteriores a la adjudicación del AFT, Sonda "desconociera" cualquier relación con TIMM.

En definitiva, BancoEstado se adjudicó la licitación del AFT actuando a la cabeza del Consorcio -que incluye a Banco de Chile, Banco de Crédito e Inversiones, Banco Santander Chile, CMR Falabella y Sonda S.A., que suscribió un jugoso contrato cercano a los 450 millones de dólares por doce años (4).

Según el contrato entre Sonda y el AFT (5), el total de los ingresos de Sonda por concepto del AFT es de 2.972.260 dólares mensuales, los que en un período de doce años suman 428.005.531 dólares. Pero los verdaderos costos de implementación de la tecnología para el Transantiago son impresionantemente menores. Según TIMM, "el total proyectado ascendía a 40.199.046 dólares". ¿Qué quiere decir eso?, que Sonda está obteniendo una ganancia "líquida" por el AFT de 400 millones de dólares.

Y lo más grave de todo es que son cómodas "ganancias". La exorbitante "diferencia" hace a muchos pensar en probables pagos de coimas, lobby, tráfico de influencias y corrupción. ¿400 millones de dólares sólo en ganancias? ¿De esta millonaria cifra se cancelan pagos a quién sabe quién, con tal de asegurar el negocio y el silencio de quienes debieran fiscalizar cualquier irregularidad? ¿Por qué el gobierno sigue ocultando la verdad?

Documentos (jpg)

.

Fotografías

1. El empresario Andrés Navarro Haeussler, dueño de Sonda S.A., y su esposa Sonia Betteley.
2. "Transantiago hacia el precipicio" (caricatura de Andrés Navarro, los buses de Transantiago y la presidenta Michelle Bachelet).



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