

Chile Transantiago y la corrupción

Arnaldo Pérez Guerra. La Insignia. Chile, 9 abril del 2007.

Belisario Velasco, ministro del Interior, reconoció que la presidenta Bachelet recibió información "equivoca" que la impulsó, de acuerdo a lo que señalaban los contratos, a autorizar el inicio del Transantiago. "El día en que se partió, no estaban por parte del sector privado ni todos los buses ni el *software*", agregó Velasco. El nuevo titular de Transportes, René Cortázar, fue llamado a resolver el entuerto. Pero una de sus primeras reuniones fue con Pablo Piñera -ex subsecretario de Obras Públicas, ex director ejecutivo de TVN, y actual miembro de EFE, hermano de Sebastián Piñera, socio de Andrés Navarro dueño de Sonda-. Cortázar también es amigo de Andrés Navarro y de Enrique Méndez, gerente general del Administrador Financiero del Transantiago (AFT) y ex esposo de Vivianne Blanlot, hasta hace poco ministra de Defensa.



Tras su gira por México, Bachelet se reunió con el comité político y con el ex ministro del Trabajo y ex director ejecutivo de TVN, René Cortázar, a quien designó como ministro de Transportes en reemplazo de Sergio Espejo, ambos militantes de la Democracia Cristiana (DC).

Patricio Hales (PPD), diputado miembro de la comisión de Transportes, asegura que las medidas adoptadas por el gobierno son insuficientes: "Se necesita crear una Autoridad Metropolitana de Transportes y nombrar un administrador provisorio en reemplazo de las empresas que no han cumplido los contratos". Tribunales acogió un recurso del senador Alejandro Navarro contra el AFT, Sonda S.A. y el Metro. Además, la Contraloría continúa investigando al AFT, tras acoger las denuncias de los senadores Navarro y Nelson Ávila, que detallan graves incumplimientos en el contrato de licitación. Contraloría deberá dilucidar, además, la responsabilidad del Ministerio de Transportes. Hasta ahora, Transantiago opera sin el software, lo que pone en tela de juicio la fiscalización del Estado. Se dice que se garantizarán los compromisos establecidos en los contratos, pero aún AFT y Sonda no cumplen.

Según el senador Alejandro Navarro, Transantiago podría costarle a la Concertación perder el gobierno: "El Estado no debe renunciar a intervenir. Es fácil sacarse el pillo culpando a Manuel Navarrete, porque tiene mala fama. Estamos en medio de

una crisis. Transantiago funciona artesanalmente. Se utilizó una encuesta de origen y destino del 2000, en que no se logró determinar adónde viajaba la gente. Los operadores no saben cuántos pasajeros transportan, cuánta plata ganan o pierden. ¿Cómo recuperarán las pérdidas? Todo apunta a que subirán las tarifas. No hay un sistema de transporte público en el mundo sin subsidio estatal. Desafío a Sonda a que diga la fecha del funcionamiento del software de gestión de flota y de lo que están planificando en torno a las tarifas. No hay más remedio que el Estado intervenga las empresas ineficientes. Antes, la tarifa se repartía entre el conductor y el dueño de las micros, hoy se repartirá entre varios actores que no entraron en el negocio por caridad pública sino para ganar dinero. ¿Es posible que se mantenga la tarifa cuando el dinero se repartirá entre Sonda, los bancos, centros de recarga Bip, operadores de troncales y alimentadores, el sistema de información, etcétera? La gente está tomando más buses para llegar a su destino, lo que podría aumentar en un 100 por ciento el costo del pasaje. Eso no lo soporta ningún santiaguino de a pie".

En el mundo las tarifas de transporte son muy inferiores a las chilenas, incluso cuando los salarios son mayores que en nuestro país. La proporción del salario que un trabajador de París, por ejemplo, invierte en transporte no supera el 7 por ciento. En Chile sobrepasa el 22 por ciento. "Los usuarios no deberían pagar ni siquiera la actual tarifa si no se ha cumplido con el servicio prometido. La solución es una ley que autorice al Estado a administrar y operar el Transantiago, responsabilidad que nunca se debió entregar. Lamentablemente esa ley sólo la puede presentar el Ejecutivo y no los parlamentarios", dice el senador Navarro.

Madeja familiar

Para 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. Chile se ubica en el lugar 21 del ranking mundial de probidad, según el organismo.

Entre quienes diseñaron Transantiago, adjudicaron las licitaciones, y hoy controlan el sistema, se repiten nombres. Por eso asoma una sombra de duda sobre posible tráfico de influencias, uso de información privilegiada y corrupción.

En el directorio de Inversiones Alsacia -de capitales colombianos-, por ejemplo, figura Bernardo Espinoza Bancalari, fiscal de la CORFO cuando se fraguó el fraude de Inverlink. Hoy es director de Alsacia el ex Ministro del Trabajo Ricardo Solari, vicepresidente del Partido Socialista (PS), quien pertenece al pequeño círculo de "consejeros" de Bachelet. Blas Tomic, pasó de la presidencia de Alsacia al comando de Bachelet, y luego, a la presidencia del Metro. Fernando Bustamante, ex presidente del Metro, salió del cargo tras discrepancias con el biministro Javier Etcheberry, que lideraba el Plan Transantiago. También figura en Alsacia Eduardo Spollansky, ex gerente de Salcobrand, donde se desempeñó el actual ministro de Obras Públicas Eduardo Bitrán.

El ex dueño de RedBus, José Yuraszeck, dirigente de la ultraderechista UDI -procesado en el caso Chispas Endesa-, aseguró a TVN que Tomic renunció a su cargo en Alsacia "porque estaba convencido de que Transantiago iba a fracasar" y que "la empresa podía ir a la quiebra". El 2003, el Estado invirtió millonarios recursos para infraestructura del Metro y no para el nuevo sistema de transportes.

RedBus fue vendida por Yuraszcek a la transnacional francesa CONNEX que en su momento postuló a la licitación pero quedó fuera. "Es bueno para el sistema que empresas de esta importancia sean parte de Transantiago", dijeron las autoridades. A nadie causó extrañeza que una empresa que perdió la licitación ahora la controle.

Javier Etcheberry, ex presidente de BancoEstado y ministro de Obras Públicas y Transportes durante el gobierno de Ricardo Lagos, fue "expuesto" en el caso MOP-GATE: el ex director de Vialidad del MOP, Eduardo Arriagada, señaló que Etcheberry "sabía de la existencia del comité asesor que pagó sobresueldos mediante contratos suscritos con empresas privadas". MOP-GATE también ronda al ex presidente Lagos -ex ministro de Obras Públicas-, quien ha insistido en tribunales que nada supo de contratos o sobresueldos. Se asegura que el fracaso de Transantiago es responsabilidad del Ricardo Lagos y sus asesores: Germán Correa (PS) -que diseñó el sistema-, Javier Etcheberry (PPD) y Guillermo Díaz (DC). Transantiago se está convirtiendo en un escándalo mucho mayor que MOP-GATE.



Entre 1990 y 1992, siendo ministro de Transportes de Patricio Aylwin, Germán Correa ordenó las primeras licitaciones de buses. Lagos le encomendó la tarea de crear un sistema de locomoción eficiente, y lo nombró Coordinador General del Transporte de Santiago. Correa tuvo que renunciar en 2003, tras ser acusado de estafas reiteradas, duplicidad de cobros, facturación simulada, entre otros cargos, por la fábrica de carrocerías de buses Cuatro Ases, de la que fue presidente después de ser ministro de Transportes. El fiscal de la empresa también fue demandado: José Fernando Rebolledo, hermano del ex diputado Víctor Manuel Rebolledo (PPD).

Hoy se sabe que en julio de 2005, Buses EPYSA, representante de la brasilera Marcopolo, cerró millonarios contratos con operadores del Transantiago. Ese año, las ventas de EPYSA bordearon los 160 millones de dólares. EPYSA pertenece al ex ministro y ex embajador Edmundo Pérez Yoma (DC), hermano del responsable de la constructora COPEVA.

Ahora, hasta último minuto, se barajó el nombre de Jaime Ravinet -ex ministro de Vivienda y Defensa-, para Transportes. Ravinet y Etcheberry encabezaron el comité gubernamental a cargo de Transantiago en el gobierno de Lagos. Vivienda se preocupó de las expropiaciones para ampliar las vías de los "corredores exclusivos". Ravinet, apoyó decididamente la expansión urbana sobre tierras agrícolas y millonarias especulaciones inmobiliarias. El comité gubernamental estuvo integrado además por el intendente, Marcelo Trivelli (DC) -hoy asesor comunicacional del AFT-; el presidente del Metro, Fernando Bustamante; el coordinador de Transantiago, Aldo Signorelli y el subsecretario de Transportes, Guillermo Díaz (DC), entre otros.

Guillermo Díaz -quien además fue director de Conama y presidente de Ferrocarriles del Estado (EFE)-, fue procesado por fraude al Fisco en el caso MOP-GATE y tiene intereses en la empresa Transpalitos -inscrita a nombre de su padre-, cuyo negocio es reintegrar buses retirados de circulación. En agosto de 2006 el tribunal supremo de la DC le suspendió su militancia. Díaz renunció a la presidencia de EFE luego

que se ratificó su encargatoria de reo por la ministra Chevesich en el caso MOP-GATE. Cuando era jefe de la división de operaciones de la Coordinación General de Concesiones del MOP, costó con dineros públicos un postgrado en España. Se investiga también el destino de 46 millones de pesos que pagó para una encuesta del Plan de Transporte y Descontaminación de Santiago (1998), que nunca se realizó.

Siendo subsecretario, Guillermo Díaz debió presentar ante la justicia una denuncia para que se investigaran ilícitos detectados tras una auditoría realizada en plantas de revisión técnica de Rancagua. Poco a poco se descubrió la actuación de personeros del oficialismo, entre ellos el propio ex subsecretario de Transportes, Patricio Tombolini (PRSD) -influyente operador político-, finalmente condenado por el caso Coimas. También estaban implicados Víctor Manuel Rebolledo y el entonces jefe de gabinete del ministro de Transportes, Alejandro Chaparro (PPD), ex seremi de Transportes.

Hasta último minuto se rumoreó que el cargo de gerente general de Buses Metropolitana y Buses Gran Santiago lo ocuparía Germán Correa, reemplazando a Manuel Navarrete. La semana pasada Correa públicamente afirmó que el Estado "debiera renegociar los contratos con los operadores del Transantiago". Según *La Tercera*, la empresa de Guillermo Díaz, Transpalitos, "explora" ese camino.

Zar de las micros

Manuel Navarrete, profesor de Física y ex miembro del Movimiento Universitario de izquierda -ligado al MIR en los años 70-, según *Qué Pasa*, lideró la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros (AGMTP). La justicia lo condenó, en diciembre de 2003, junto a Orlando Palza, Marcel Antoine, Demetrio Marinakis y Armando Huerta, a una pena remitida de tres años y un día por la ley de seguridad interior del Estado. En agosto de 2002, durante dos días, los microbuseros bloquearon las principales calles de Santiago: se oponían a las licitaciones del nuevo plan de transportes. En 1992, Navarrete fue investigado por un fraude tributario. El 2005 evadió una orden de arresto luego de ser acusado de robo con intimidación y estafa por una deuda de 600 millones con el martillero público Domingo Lama, en la que están implicados también los empresarios microbuseros Demetrio Marinakis, Luis Faúndez, Armando Huerta, Jorge Gómez y Michimalongo Corvalán.

Entre los cercanos de Navarrete se encuentran los empresarios Miguel Herane, Demetrio Marinakis, Juan Pinto Zamorano y el senador Camilo Escalona, presidente del PS, a quien, según *El Mercurio*, ha apoyado con recursos en campañas electorales. Se dice que Navarrete es financista de algunos parlamentarios del PS.

Pocos saben que en enero de 2003, mientras el ex biministro de Obras Públicas y Transportes Carlos Cruz se encontraba preso en Capuchinos, -y era visitado por altos personeros de gobierno, entre ellos Gonzalo Rivas, vicepresidente ejecutivo de Corfo y yerno de Lagos, Juan Carlos Latorre -subsecretario de Obras Públicas-, Christian Nicolai -subsecretario de Telecomunicaciones-, Vivianne Blanlot -secretaria ejecutiva de la CNE-, Enrique Correa -ex ministro secretario general de gobierno-, Eduardo Arriagada -ex director general de Concesiones, implicado en el caso GATE-, Alejandro Chaparro - ex jefe de gabinete de Cruz, procesado por el caso Coimas-, también fue visitado por Marinakis y Navarrete.

Darío Contador, ex jefe de gabinete de Germán Correa, es muy cercano a Navarrete. Ambos intentaron vender buses amarillos a Cuba. El "zar de las micros", hoy controla el 38 por ciento de la flota del Transantiago -troncales 3 y 5, y alimentadores G y B-: más de 1.300 buses.

Manuel Navarrete renunció a la gerencia de las empresas Buses Gran Santiago y Buses Metropolitana. Descartó haber "boicoteado" el Transantiago, lo que atribuyó al gobierno. Días antes, el subsecretario Danilo Núñez, dijo que Navarrete era "un lobo con piel de oveja" y que "el gobierno no podía andar tras él con una escopeta para que cumpliera los contratos". Varios parlamentarios pidieron transparentar los contratos suscritos con los operadores. Dicen que no será posible encontrar soluciones si no se sabe cómo se negociaron esos contratos. Incluso las autoridades reconocieron que no se postergó el inicio de Transantiago para no pagar 250 millones de dólares de multa a los operadores. Antes de renunciar, Navarrete sostuvo que "en horas o días" cumpliría con todos los buses en operación, y que "desde ese momento" sería "responsabilidad del Ejecutivo cumplir con lo que se le prometió a los santiaguinos". El entonces ministro Sergio Espejo, aseguró que quienes "no cumplieran sus compromisos, se tendrán que ir del sistema". Sus propios dichos le pasaron la cuenta a Espejo.

Todos piden la intervención de las empresas de Navarrete, por los constantes incumplimientos y retrasos, incluido el pago de sueldos. El 2003, el gobierno pedía 5.500 buses a los oferentes, lo que "no era negocio para los empresarios", según Navarrete. "Para hacer atractiva la licitación, se ofertó el programa por 4.800 buses", asegura. Según su versión, los microbuseros advirtieron a los ministros de Transportes Etcheberry y Estévez que los buses serían insuficientes. La realidad dice que los transbordos han aumentado los viajes en un 80 por ciento: son cinco millones por día. Las autoridades hoy dicen que se necesita una flota de 6.100 buses, lo que haría inviable el negocio para los operadores, obligando a un aumento de tarifas. Es secreto a voces que el pasaje aumentará.



El poder tras Sonda

El valor de las acciones de la empresa Sonda de Andrés Navarro Haeussler sigue cayendo en la Bolsa. Sus problemas con el *software* del Transantiago han deteriorado su relación con los bancos que conforman el AFT. Al menos eso dice la prensa. "En el proyecto original, cada operador podía saber dónde estaban sus buses y así modificar la frecuencia y número de máquinas según la demanda de pasajeros del momento. Eso se habría podido hacer gracias a un *software* de gestión de flota, que Sonda debió instalar y era responsabilidad del AFT. En la práctica esto no está ocurriendo", dice *La Nación*.

Andrés Navarro es financista de la DC e integró el Comando de Empresarios por el NO, en 1988. En la última elección presidencial apoyó a su amigo y socio, Sebastián Piñera Echeñique (RN). Pero mantiene privilegiada relación con Claudio Orrego -alcalde de Peñalolén-, Alberto Undurraga -alcalde de Maipú-, Marcelo Trivelli, el ex ministro Sergio Espejo, y otros militantes de la DC.

En mayo de 2006 la Fundación Chile entregó un informe al Ministerio de Transportes en el que evaluó mal a Sonda. Advirtió que la empresa no lograba dar con el *software* para que el sistema funcionara de forma integrada. Proyectó que el sistema estaría operativo recién en julio de 2007. A pesar que Sonda rebatió el informe, el gobierno aplazó Transantiago por cuarta vez. Pero el mayor plazo otorgado AFT y Sonda no significó que se cumplieran los contratos de licitación. El gobierno hizo efectivas dos boletas de garantía que debe pagar el AFT y que ascienden a 5,1 millones de dólares. Queda aún por cobrar ocho boletas. Sonda no sólo es el "proveedor" tecnológico, sino también socio en el AFT: posee un 9,5 por ciento.

Según el contrato entre Sonda y el AFT, los ingresos de la empresa tecnológica de Navarro Haeussler sumarán 428.005.531 dólares en doce años. Los verdaderos costos de implementación sólo ascendían a 40.199.046 dólares. La exorbitante diferencia hace pensar en pagos de *lobby* y tráfico de influencias.

Andrés Navarro Haeussler es socio de Sebastián Piñera Echeñique en varios negocios. Comparten la propiedad de un helicóptero, de la Constructora Aconcagua y de la Clínica Las Condes. Además, es miembro del directorio de Chilevisión, está en la junta directiva de la Universidad Andrés Bello y es dueño del colegio Dunalastair. Pertenece a los directorios de Fundación Chile, País Digital, Trascender y el Council of the Americas, y preside -desde 1996-, la Fundación Teletón. Navarro mantiene gran amistad con los directores de la mayoría de los medios de comunicación.

No es coincidencia que durante el *road show* de la apertura a Bolsa de Sonda, la prensa publicara profusamente que daría "soporte tecnológico" a una AFP tecnológica que proyecta abrir. Y es que Navarro se asesoró con Tironi & Asociados. Entre sus clientes figuran el Banco de Chile, IANSA, ENTEL, CODELCO, Lotería, CMPC, Seguros La Interamericana y Falabella, además de reparticiones que le han posibilitado la emisión de documentos de identidad del Registro Civil e Identificación, sistemas de apoyo de la Corporación Administrativa del Poder Judicial y la Web ChileCompra, además del AFT.

Sonda obtuvo su participación en la licitación del Transantiago utilizando información confidencial y tecnología de la empresa Transporte Inteligente

Multimodal (TIMM) y de Roberto Sone, uno de sus dueños, junto al multimillonario mexicano Carlos Slim Helú. Se apropió de imágenes, información de equipos y citó como propia la experiencia de TIMM en proyectos internacionales. En mayo de 2006, toda la tecnología de Transantiago debió estar instalada. Sonda no sólo registra incumplimientos en Chile: fue acusada en Ecuador de ganar con malas artes la licitación de cédulas de identidad. En Costa Rica, México y Brasil también enfrenta demandas por incumplimientos de contrato en licitaciones. Sonda fue el único oferente en la licitación de Ecuador. "Empresas internacionales -Sagem (Francia), Indra (España) y el consorcio liderado por Assa Abloy (Suecia)- denunciaron irregularidades", nos señala el periodista de Teleamazonas, Gustavo Merino. En Ecuador, Sonda ganará más de 140 millones de dólares, y muchos creen que "se hizo un traje a la medida para que Sonda fuera el único oferente y ganara".

El senador Alejandro Navarro, sostiene que "mientras Contraloría investiga al AFT, el gobierno debiera caducar el contrato a Sonda".

Fotografías

1. Andrés Navarro Haeussler obtuvo su participación en la licitación del Transantiago utilizando información confidencial y tecnología de la empresa Transporte Inteligente Multimodal (TIMM) y de Roberto Sone, uno de sus dueños, junto al multimillonario mexicano Carlos Slim Helú.
2. Manuel Navarrete lideró la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros (AGMTP). Es financista de parlamentarios del PS, entre ellos el senador Camilo Escalona, presidente del PS.

(* *Una versión de este artículo fue publicada por Punto Final.*



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.