

PORTADA

Corrupción y alta rentabilidad asegurada

El Ciudadano · 12 de noviembre de 2016



La Fiscalía Centro Norte investiga un presunto delito de cohecho en el proceso de evaluación ambiental de la Concesión Américo Vespucio Oriente (AVO) en el tramo que se extiende entre Avenida El Salto, en la comuna de Huechuraba, hasta Príncipe de Gales, en La Reina. Se trata de la etapa más cara de esta obra de infraestructura, la que se estima en cientos de millones de dólares. El proyecto ingresó al Sistema de Estudio de Impacto Ambiental (SEIA) en 2015 y está en plena etapa de calificación.

La jefa de la Unidad de Delitos de Alta Complejidad de la Fiscalía Centro Norte, Ximena Chong, ha realizado las primeras diligencias, entre las que aparecen algunas hebras que conducen al delito de cohecho. El 4 de noviembre, funcionarios de la Brigada Investigadora de Delitos Económicos (Bridec) llegó a las oficinas del Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) e incautó el computador del ingeniero Christian Bustos Cancino, quien desde 2012, según consignó *La Tercera*, trabaja en la División de Evaluación Ambiental de los proyectos.

Los antecedentes de este caso fueron puestos a disposición del Ministerio Público por el SEA tras haber detectado situaciones que podrían tener carácter de delito. El centro de las investigaciones está en los documentos titulados “Estudio de

Emisiones en Fase de Construcción” y “Estudio de Emisiones en Fase de Operación”, los cuales fueron presentados por la concesionaria al SEA en 2015. En la elaboración de ambos estudios se habría usado un modelo de impacto atmosférico de las obras que habría sido realizado -o en el cual habría participado- Christian Bustos mientras era funcionario del SEA.

Américo Vespucio Oriente fue adjudicada a las empresas españolas OHL y Sacyr Chile y está en fase de evaluación de su impacto ambiental. Este tramo, de más de nueve kilómetros que cruzará varias comunas del sector norte y oriente de Santiago, irá bajo tierra y tendrá un costo estimado que puede alcanzar los mil millones de dólares. Otro tramo final, denominado AVO II, aún no adjudicado de otros 800 millones de dólares en inversiones, unirá La Reina con Peñalolén y terminaría las obras del anillo de circunvalación Américo Vespucio.

CORRUPCION ENDEMICA

Aún no se ha licitado en su totalidad y ya han surgido denuncias de corrupción. Estas investigaciones, sobre la futura construcción de megaobras de infraestructura de alto impacto social y ambiental, en las cuales están comprometidas ingentes inversiones y futuras rentabilidades, nos retrotraen de forma inmediata a la historia reciente de estas obras viales. Durante la década pasada, y de manera especial durante el gobierno de Ricardo Lagos, la construcción de la red de autopistas privadas concesionadas fue un proceso cruzado por extensas y densas redes de corrupción.

El caso MOP Gate ha quedado entre los profusos episodios de corrupción. Tal vez no el mayor, posiblemente superado hoy por su desvergüenza e impacto social por Penta y SQM. Pero el MOP Gate constituyó la quintaesencia de las coimas como

método de hacer política. tanto así, que en algún momento Lagos justificó estos procedimientos como un mal menor para empujar al país al progreso.

El MOP Gate consistió en los pagos entre miembros del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y de la empresa Gestión Ambiental y Territorial Sociedad Anónima (Gate). El MOP pagó sobresueldos a 120 funcionarios por trabajos no realizados, en tanto la empresa Gate recibía pagos de las concesionarias por otras labores nunca justificadas. Un trasvase de dineros que terminó, tras las investigaciones de la jueza Gloria Ana Chevesich, con catorce personas condenadas por diferentes delitos, entre ellos fraude fiscal y estafa. Las mayores penas cayeron sobre el ministro de Obras Públicas de la época, Carlos Cruz, y el jefe de Finanzas del MOP, Sergio Cortés.

Estas redes de corrupción tejidas en torno a los miles de millones de dólares de las concesiones nos conducen a sus efectos, los cuales comienzan recientemente a salir a la luz pública. Uno de ellos son las escandalosas rentabilidades de las autopistas concesionadas, con retornos de hasta catorce veces la inversión inicial. En otras palabras, con la inversión en una de esas vías se podrían haber construido otras trece similares. Una ganancia aportada día a día de forma injusta por los usuarios.

El sistema de concesiones de carreteras se inició durante el gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle, periodo en el cual también se concesionaron los puertos y los servicios sanitarios y de agua potable, otrora gestionados por el Estado. En la actualidad hay 21 rutas concesionadas, de las cuales once fueron adjudicadas durante el gobierno del presidente demócratacristiano. En ese periodo las empresas consiguieron los mejores contratos, ya que las cuatro con mayores utilidades (sobre tres billones de pesos) fueron licitadas durante esos años. Así se desprende de un estudio realizado por Radio Bío Bío. A este periodo le siguen las rutas entregadas al sector privado por Ricardo Lagos: cuatro de ellas registran también altas ganancias, entre ellas la quinta con mayor rentabilidad, la

Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar, que ha tenido utilidades por 1,3 billones de pesos. Más recientemente, durante el gobierno de Sebastián Piñera se licitaron cuatro rutas y durante el primer gobierno de Michelle Bachelet otras dos.

RENTABILIDADES OBSCENAS

El primer lugar de ganancias lo tiene la autopista Santiago-San Antonio (Autopista del Sol o Ruta 78), con un retorno de más de 14,8 veces la inversión inicial. La empresa concesionaria es el grupo español Abertis Autopistas, y comenzó sus funciones en 1996. Si esta ruta de 131 kilómetros ha logrado entregar esas enormes utilidades, es posible afirmar que con el dinero aportado por los usuarios hubiera sido posible construir más de mil kilómetros de autopistas de estándares similares.

La carretera Santiago-Colina-Los Andes (Los Libertadores) está en el segundo lugar de rentabilidad, con 11,6 veces el retorno del capital inicial. Esta ruta fue entregada en concesión en 1998 por veinte años y tiene una longitud de 116 kilómetros. Tal como la anterior, está controlada por el grupo internacional Abertis.

El tramo Talca-Chillán (Ruta del Maule) de la Ruta 5 se ubica en el tercer lugar de rentabilidad, con 10,2 veces el retorno del capital inicial o poco más de un billón de pesos. Esta concesión inició sus actividades en 1998, durante el gobierno de Frei Ruiz-Tagle, tiene una longitud de 193 kilómetros y su propiedad pertenece a Intervial Chile, de la colombiana ISA, la que posee también en Chile otras ocho rutas (Ruta del Maipo, Ruta del Maule, Ruta del Bosque, Ruta de La Araucanía y Ruta de Los Ríos) con más de 900 kilómetros.

El acceso norte a Concepción (Ruta Itata) está en el cuarto lugar en retorno del capital, con ocho veces. Esta ruta de 75 kilómetros comenzó sus operaciones en

1996 y pertenece a Global Vía, grupo español con presencia mundial, que en Chile controla también la Autopista del Aconcagua.

En el quinto lugar de este *ranking* de ganancias usurarias aparece la ya mencionada Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar (Ruta 68), con 6,3 veces el capital inicial. Esta carretera de 141 kilómetros, que también pertenece al grupo español Abertis, se concesionó en 1999 y entró en servicio en 2004.

El sexto lugar en utilidades lo detenta la Ruta del Maipo, que es el tramo de la Ruta 5 entre Santiago y Talca, con un retorno del capital de 5,3 veces. Este tramo también pertenece a la colombiana Intervial Chile, licitado en 1996 durante el gobierno de Frei Ruiz-Tagle.

La también concesionada Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco ha tenido ganancias por 77 mil millones de pesos y una rentabilidad de 5,6 veces. Esta carretera, de unos diez kilómetros y una inversión inicial por unos 21 millones de dólares, pertenece a la empresa Besalco y fue concesionada durante el gobierno de Ricardo Lagos.

El trayecto entre Temuco y Río Bueno de la Ruta 5 se ubica en el octavo lugar de este *ranking* de rentabilidad del capital. Con un retorno de 4,26 veces sobre ganancias por más de 463 mil millones de pesos.

La Ruta 5 norte entre Santiago y Los Vilos (Autopista del Aconcagua) ha tenido una utilidad de 808 mil millones de pesos y un retorno de capital de 4,18 veces. Este tramo también lo explota la empresa española Global Vía que le fue adjudicado en 1996 para su construcción y explotación. Sus operaciones entraron en vigor en el inicio del gobierno de Ricardo Lagos. Por último, el décimo lugar de este peculiar *ranking* lo ocupa la variante Melipilla, un trozo de carretera de ocho kilómetros que construyó y explota la empresa Besalco. Fue adjudicado en 2000 durante el gobierno de Lagos y entró en operaciones durante el primero de

Bachelet. Pese a los pocos años en operaciones, ha podido instalarse entre las de mayores rentabilidad, con una ganancia de 808 mil millones de pesos y un retorno de cuatro veces su capital inicial.

MERCADOS CONCENTRADOS

A las altas rentabilidades podemos agregar otro aspecto, propio de la economía neoliberal: la fuerte concentración del sector en unos pocos inversionistas, fenómeno que va de la mano con su internacionalización. A simple vista, podemos observar la fuerte presencia de capitales españoles y colombianos.

En general, son cuatro las empresas que controlan las concesiones viales, señala el portal Estrategia. Entre ellas, y en primer lugar, está la española Abertis. Junto a las ya citadas, esta sociedad adquirió en 2016 la Autopista Central en más de mil millones de dólares, con lo cual es la sociedad extranjera con más activos en Chile en este sector. Aproximadamente, cerca de un veinte por ciento del mercado pertenece a Abertis.

En otro lugar destacado de esta actividad de alta rentabilidad está la colombiana ISA Intervial. En general, esta corporación sudamericana suma en Chile más de 1.600 millones de dólares en inversiones y un 17 por ciento del mercado. Otras importantes empresas son la italiana Atlantia y la canadiense Investment Board, que controlan el Grupo Costanera. Administra Autopista Vespucio Sur, Costanera Norte, el acceso al aeropuerto en Santiago más otras numerosas en regiones. En total, tiene activos por más de mil millones de dólares, el trece por ciento del mercado.

Por último podemos citar a la española Sacyr, que se adjudicó recientemente el proyecto AVO que ya presenta las irregularidades aludidas en un comienzo. Junto a esta obra, opera autopistas en regiones por activos superiores a dos mil millones

de dólares y completa el 23 por ciento del mercado. En total, estos cuatro grupos controlan un 70 por ciento del mercado de autopistas.

Un negocio bien pavimentado por gobiernos que les han prometido rentabilidades de alta velocidad. Tal como prácticamente todas las áreas de la economía chilena, las autopistas concesionadas también apuntan a la concentración de la riqueza y a un ensanchamiento de las desigualdades. Esta obra de la Concertación, levantada a punta de coimas y otros fraudes, está superando todas las expectativas de negocio. La nueva hebra de irregularidades en el proceso de evaluación ambiental de AVO tal vez sea la norma para hacer negocios en este sector.

PAUL WALDER

Publicado en Punto Final

Fuente: [El Ciudadano](#)