



Las promesas sobre la fábrica de autobuses Yutong se cobraban como si se cumplieran

## Descripción

Muy lejos de Zhengou, China, donde la empresa tiene su sede principal, el fabricante de autobuses Yutong se propuso establecer una segunda factoría, la primera en el extranjero. Para esa expansión seleccionó San Felipe, la apacible capital del estado centro occidental venezolano de Yaracuy, territorio más conocido por sus capacidades agrícolas que industriales.

En cierto momento, la flotilla importada de buses Yutong que circulaba por calles y carreteras de toda Venezuela se erigió no sólo en una prueba concreta del propósito del gobierno por modernizar el transporte público sino, sobre todo, en símbolo del florecimiento de las relaciones políticas y comerciales entre Caracas y Beijing. En una época de frenético contacto político entre ambos gobiernos, al Fondo Chino-Venezolano se cargó el financiamiento para la construcción de esta planta, con la promesa de que sería la “más grande de América Latina y el Caribe”. Se esperaba que, una vez construida, la ensambladora tuviera capacidad para completar 3.600 unidades al año.

Según la Memoria y Cuenta del Ministerio de Transporte en 2014, ese año, a través del Fondo Chino-Venezolano se le confió a la obra un anticipo de 218 millones de dólares para los “estudios, equipamiento, instalación y procura de la planta”.

Dos organismos adscritos al Ministerio de Transporte se encargarían de la ejecución de esta obra: la Fundación Fondo Nacional de Transporte Urbano (Fontur), a la que se asignaron 18 millones de dólares para el “diseño e instalación de la planta”; la segunda empresa pública encargada de la ejecución de esta obra, Vialidad y Construcciones Sucre (VycSucre), recibió algo más de 183 millones de dólares. Ese año de 2014, Fontur comunicó en la misma Memoria y Cuenta que había desarrollado 55% del proyecto de ingeniería básica, mientras que el avance físico alcanzaba 38%.

Mientras con lentitud se avanzaba en la construcción de la planta, el 8 de octubre de 2015, se autorizó la creación de una empresa del Estado bajo una persona jurídica de sociedad anónima denominada Planta de Autobuses Yutong Venezuela S.A, con participación en un 40% el Ministerio de Transporte Terrestre y Obras Públicas, de 40% el Ministerio de Industria y Comercio, y 15% para la empresa Yutong Hong Kong Limited, según el decreto N° 40.763 de la *Gaceta Oficial*.

Desde el Ministerio de Industrias y Comercio, uno de los socios, describieron en su Memoria y Cuenta que la finalidad del emprendimiento era “potenciar el sistema de transporte público nacional, ayudar a satisfacer la necesidad del estado, así como también su exportación a las naciones pertenecientes al ALBA y Mercosur”.

Ese año el ministerio de Transporte comunicó a través de su Memoria y Cuenta que recibió más de 28 millones de dólares del Fondo Chino-Venezolano, lo que iba sumando hasta la fecha 246,4 millones de dólares. La cifra representaba 61% del presupuesto de este proyecto, calculado en 399 millones de dólares, según este documento oficial.

Si se suma lo que a fin de cuentas recibieron VycSucre y Fontur, la planta ensambladora de Autobuses Yutong en Venezuela recibió, al menos, 448,1 millones de dólares del Fondo Chino-Venezolano.

Vale decir que en paralelo a las obras de la planta ensambladora, a la empresa VycSucre, liderada para ese entonces por el ingeniero Bernardo Augusto Lopes Cariaga, se le confiaban otras obras de ingeniería civil, así como más dinero del Fondo Chino-Venezolano para terminarlas. Por ejemplo, en 2014, le fue encargada la construcción del segundo puente sobre el río Chama, bautizado con antelación como *Comandante Supremo Hugo Chávez*, en el estado Mérida, en los Andes del suroeste venezolano. Para el proyecto, que debía inaugurarse en 2015, se desembolsaron 476 millones de dólares. Hoy, nueve años después, permanece inacabado. En 2022, distintas autoridades informaron que se reiniciarían sus obras.

## Desembolsos millonarios e informales

Frente a los desembolsos de dinero y la lentitud en las obras, se mantenía incólume la promesa de “incrementar la oferta nacional con 3.600 unidades al año”. Las contradicciones en la información que se hacía pública, sin embargo, poco contribuían a fomentar la confianza en la terminación del proyecto. En 2015, mientras se reportaba un avance físico de la planta de 56% en la Memoria y Cuenta del Ministerio del Transporte, el propio titular de la cartera entonces, Haiman El Troudi, aseveró ante la prensa y en sus cuentas oficiales de [redes sociales](#) que el avance era de 86%.

Planta de Autobuses Yutong Vzla presenta 86% d avance. En octubre comienza la producción. SanFelipe Yaracuy [pic.twitter.com/tlubAeFM9I](https://pic.twitter.com/tlubAeFM9I)

— Haiman El Troudi (@HaimanVZLA) [August 14, 2015](#)

Cinco personas entrevistadas para esta historia, entre quienes se encontraban empresarios privados

---

que trabajaron en la primera etapa de construcción de la planta, así como representantes del sector automotor e investigadores académicos, coinciden en que esta instalación ha terminado hoy funcionando más como un taller mecánico que como una ensambladora. En el lugar se reparan autobuses viejos Yutong que se encontraban abandonados en distintas zonas del país o, si no, se le agregan detalles menores a autobuses semi ensamblados que llegan desde China.

No debe sorprender que mucho de lo que se hace en el galpón sea la refacción de autobuses viejos. En los acuerdos originales entre Yutong y la República se contemplaba la importación de 4.716 unidades de autobuses armadas y de otras 2.600 semi ensambladas, según determinó en un estudio Transparencia Venezuela. Pero la calidad del producto y el escaso servicio de mantenimiento pronto convirtieron a Venezuela en un inmenso botadero de autobuses chinos. En 2019, una publicación oficial señaló que, en todo el territorio, sólo estaban activas 1.600 unidades de transporte Yutong. Es decir, apenas 23% de los autobuses adquiridos. La investigación de Transparencia Venezuela reveló que el pago por unidad fue de 176.400 dólares, una cantidad “muy elevada” en comparación con las operaciones de compraventa de esa empresa en otros países. El propio gobierno ha reportado la rehabilitación de 1.768 autobuses entre 2018 y 2021, entre ellos, dice, más de 573 reparados en Yaracuy. Pero muchas unidades se mantienen estacionadas todavía en 22 cementerios de chatarras que brotaron desde 2015, según [investigaciones periodísticas](#).

“Se plantearon dos fases para la construcción de la planta, la primera avanzó pero la segunda no mucho. Las promesas se incumplieron, además, hubo reformas legales que permitieron que China enviara los vehículos prácticamente listos”, dijo Christi Rangel, líder de la investigación [Negocios Chinos: Acuerdos que socavaron la democracia en Venezuela](#) para la organización Transparencia Venezuela.

En este informe se explica que la situación actual de la programada planta corresponde a la primera fase del plan de construcción, que debía completarse en 2015 para la producción de unidades semi ensambladas. Entonces se preveía una segunda fase, dispuesta para mediados de 2016, en la que ya se construirían unidades completas.

No obstante, en 2016, el ministro para ese entonces de Transporte y Obras Públicas, Luis Sauce, se encargó de disipar la ilusión de las 3.600 unidades al año. Admitió, en cambio, que solo se habían producido 100 unidades en todo un año. A pesar de ese magro resultado, el presidente Nicolás Maduro aprobó ese año un aporte de 4.930 millones de bolívares y 13 millones de dólares para la expansión de la planta, en parte con recursos del Fondo Conjunto Chino Venezolano, y para la adquisición de partes y repuestos.

Un ingeniero que lidera una firma de consultoría privada en Venezuela, que fue contratado para la planeación de la logística de ensamblaje de esta planta y que pidió reservar su identidad por seguridad, aseveró que era un proyecto “ambicioso” que nunca se culminó.

“Cuando ellos inauguran en 2015 no se había construido el galpón de carrocería, de pintura. Hasta ese momento no se había ensamblado nada. Los autobuses llegaban hasta Puerto Cabello, los enviaban a San Felipe y en la planta simplemente se les ponían detalles mínimos, como alfombras, asientos, aires acondicionados y algunos espejos”, explicó.

El ingeniero detalla que a los vehículos semi ensamblados se les denomina en la jerga SKD (por *semi knock down*). Así también se les menciona en uno de los cuatro acuerdos que suscribieron Yutong y el

gobierno de Venezuela, recogidos por la investigación de Transparencia Venezuela. En el documento, convenido en abril de 2015, se estipulaba la compra de 2.300 unidades de transporte en la modalidad SKD. “China enviaría los autobuses en partes para ser ensamblados en Venezuela, por un monto de 361 millones de dólares, e incluyó la capacitación de personal de la empresa en China. Para este momento la planta estaba en construcción”, añade el testigo.

“Un vehículo SKD tiene cauchos, frenos, dirección. Realmente lo que hay que agregarle son detalles menores. Se supone que esta era una planta para CKD [*complete knock down*’ o *de ensamblado completo*], pero no ocurrió. Las instalaciones de la planta nunca se culminaron y hasta finales de 2016, que trabajé con ellos, no se ensambló ningún vehículo desde cero. Lo que nos dijeron es que el dinero se había acabado. Realmente, todo era muy improvisado. Eso sí, lo que les interesaba era estampar en la parte de atrás de los autobuses [*el rótulo de*] Gobierno Bolivariano de Venezuela”, apuntó el ingeniero.

Otra de las empresas privadas contratadas para la construcción de esta planta fue el Grupo AM, quienes además participaron en otras obras financiadas por el Fondo Chino-Venezolano, que tampoco se concluyeron. Dos de sus trabajadores, quienes también prefirieron reservar su nombre por seguridad, también aseveran que durante sus labores, la construcción de la planta no se culminó por falta de recursos y por cambios de gestión constante de la planta.

Desde el 2015 hasta el 2018, de acuerdo a diversas gacetas oficiales, esta empresa ha tenido, al menos, once directores principales. Algunos de los que figuran forman parte del gobierno de Yaracuy, como el propio gobernador Julio Cesar León Heredia, quien lideró esta empresa en 2016, al igual que Otto Emilio Colaiacovo Von Denker, quien era secretario encargado de Infraestructura. Previo a los yaracusenses, estuvo Carlos Faría, quien anteriormente estuvo liderando el Complejo Siderúrgico Nacional y la Industria Venezolana de Cemento.

Se intentó contactar al gobernador de Yaracuy, Julio León Heredia, pero no se obtuvo respuesta.

“La obra se paró por falta de dinero. O, al menos, así nos decían. Todo quedó en planos. Se construyó mucho menos de lo que el contrato estipulaba y nunca se ensamblaban autobuses. Ellos decían que eran Hecho en Venezuela, pero todos veíamos que los autobuses llegaban ensamblados desde China”, dijo uno de los altos ejecutivos del Grupo AM, quien además asevera que el gobierno les quedó debiendo dinero y luego los chinos les pagaron.

“No había una normalidad de cierre de contrato. Tampoco licitación. Todo era con estimados de costos. En fin, una total inconsistencia”, agregó.

A pesar de la inoperatividad de la planta, Maduro siguió aprobando créditos adicionales. En 2019, anunció que había aprobado siete millones de euros para su ampliación y culminación y, ese mismo año, Carlos Osorio, presidente de la Planta, informó que habían ensamblado 1.600 unidades en cuatro años; es decir, en un cuatrienio solo se había logrado menos de la mitad de lo prometido para un solo año.

Actualmente, la planta se mantiene en ese mismo ritmo. Las comunicaciones publicadas en la página de Yutong Venezuela, muestran noticias vinculadas a la recuperación de unidades, entrega de insumos y repuestos a otras empresas públicas, como Trans Anzoátegui, o la entrega de autobuses para la Universidad de Carabobo y la Universidad Experimental de Los Llanos.

*(\*) Este es un trabajo de Armando.info investigado y publicado en alianza con el Centro de Investigación Chino Latinoamericano - Fundación Andrés Bello*

**Fecha de creación**

2023/04/26

armando.info