

**EL EX PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA PROPONE, ENTRE OTRAS MEDIDAS, HACER 200 KILÓMETROS DE VÍAS DE METRO EXTRA**

# Ricardo Lagos Escobar: "Tenemos que pasar a una segunda etapa de infraestructura (...) Llamo a pensar más en grande"

Generar por ley un "fondo de concesiones", una entidad autónoma y que agrupe la cartera existente de este tipo de obras, y que a cuenta de los flujos futuros, pueda emitir bonos que sirvan para financiar nuevas obras públicas. Esta es una de las propuestas que el ex Mandatario expondrá este jueves en un seminario del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI). • A. GONZÁLEZ Y C. MIRANDA

**"S**

oy optimista de este país y por eso digo que no nos podemos faltar la oportunidad", dice el ex Presidente de la República Ricardo Lagos. Sentado en su oficina de la Fundación Democracia y Desarrollo, que preside, recibe a "El Mercurio".

Consciente de que Chile vive momentos decisivos, no evita hablar del anuncio de cambio de gabinete clado a conocer después de esta entrevista. "Me parece oportuno el momento en que la Presidenta hace este cambio porque estaba claro que por un conjunto de circunstancias, visto desde fuera, era necesario iniciar una nueva etapa y para ello resulta mejor que, en las ventajas de un sistema presidencial como el nuestro, buscar un nuevo equipo de colaboradores", señala.

Tampoco evita el momento político que vive el país, pero aclara que en esta ocasión quiere centrarse en los desafíos de infraestructura que vienen para Chile. De hecho, este jueves 14 de mayo participará en el seminario que organiza el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), del cual es consejero.

Primer ministro de Obras Públicas de Eduardo Frei y luego como Presidente, Lagos fue protagonista de las concesiones de infraestructura que debutaron en Chile a partir de los 90 y que transformaron el paisaje de Chile, con el nuevo eje vial norte-sur que surca al país, túneles, puentes y carreteras interurbanas, entre varias obras.

Hoy Lagos no escucha su preocupación por el rezago en este ámbito, y adelanta algunas propuestas e ideas que expondrá el jueves. Por cierto que entre ellas está retomar el impulso hacia una segunda etapa en las concesiones.

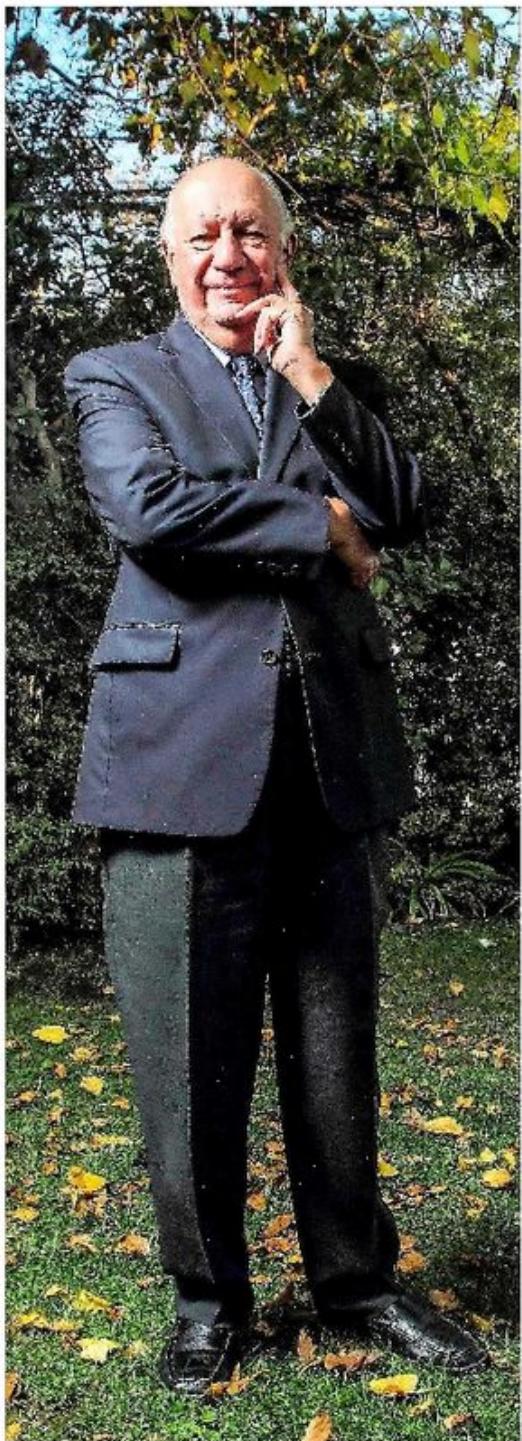
En el área chicha, plantea de lleno la idea de generar por ley un "fondo de concesiones", un ente autónomo que agrupe la cartera existente de este tipo de obras y que —a cuenta de los flujos futuros que el fisco obtenga de estas operaciones— pueda emitir bonos que sirvan para financiar nuevas obras públicas.

En lo concreto se traspasaría el dominio formal de estas obras a esta nueva sociedad en la que quedaría indicado dicho valor. Y al clarle autonomía por ley, se le da un carácter de largo plazo, más allá del ciclo político, precisa.

Esta propuesta surge en un contexto muy particular: se están terminando los plazos de las concesiones existentes y la experiencia de relicitación que ya hubo con el aeropuerto de Santiago, muestra que los ingresos fiscales que ello significa pueden ser de gran magnitud.

"Lo que se obtuvo ahí es un ingreso fiscal enorme, de US\$ 2 mil millones a US\$ 3 mil millones, frente a una inversión del privado de US\$ 700 millones por la puesta al día del terminal, porque lo grueso de la obra ya está. Entonces, ¿qué más va a pasar con la Ruta 5?", se pregunta Lagos, alertando, de paso, de no caer en la tentación de querer trasladar ahora la administración al Estado, o bien tejar los pejes.

"Estamos claros que tenemos que pasar a una segunda etapa de infraestructura. Tuvimos un período 1994 - 2007 muy brillante, en que hubo políticas novedosas y nos pusimos al día. Y luego los gobiernos tuvieron otras prioridades. Ahora se nota el rezago. Por ejemplo, haber postergado ocho años cerrar América



## Minería y el desafío de agregar valor

Como orador principal de la cena Cesco (Centro de Estudios del Cobre y la Minería) de este año, que se realizó en marzo, Ricardo Lagos puso el acento en cómo Chile es capaz de generar valor más allá de la extracción del cobre.

"Chile tiene un tercio de la producción mundial y casi un tercio de las reservas conocidas en el mundo. Chile importó en los últimos 5 años en billetes de capital para la minería casi US\$ 600 millones y en camiones más de US\$ 300 millones. Se puede decir que un tercio de los camiones para la gran minería están en Chile, pero lo único malo es que no producimos ni uno buque de esos camiones. Entonces, el desafío de la minería está, con la ayuda de ustedes, en cómo se agrega valor para adelante y para atrás. ¿Por qué no podemos hacer los camiones o parte de los camiones aquí y mandárselos a Perú y Colombia?", dijo el Presidente ante lo más granado de la minería mundial.

Otro tema de preocupación de Ricardo Lagos en el ámbito minero son los estándares medioambientales que debe cumplir un proyecto en esta materia. Un punto que abordó la comisión transversal en el documento sobre una nueva política minera que el año pasado entregó a la Presidenta Bachelet. "Hoy están marchando cosas a partir de este documento. El Gobierno se comprometió a poner US\$ 35 millones anuales por 5 años, para llegar a US\$ 200 millones, con el propósito de tener en cada región de Chile cuáles son los temas marco ambientales previos a un proyecto, según el territorio, a partir de lo que han determinado científicos altamente preparados. Usted va a saber, si quiere invertir en minería, cuáles son los estándares y no va a tener que discutirlos para cada proyecto. Esto nos permitirá abordar las dificultades con las comunidades", explica.

Vespucio. Dicho esto, tenemos que ver cómo somos capaces de dar un salto... Hay que pensar cómo es el proceso de renovación de concesiones (...) Llamo a pensar malén grande y me refiero al fondo de concesiones".

**Transantiago: "El Metro debe ser de aquí a 10 años el eje articulador"**

Ricardo Lagos resalta la apuesta hecha por el Ministerio de Obras Públicas, encabezado hasta el cierre de esta edición por Alberto Undurraga, en tres aspectos: comprometer una inversión de 3,5% del PIB, crear la dirección de concesiones en el Ministerio de Obras Públicas, y tener un paquete de inversiones respectable, que en el área concesiones será de US\$ 1.500 millones en 2015 y luego de 2 mil millones al año, de aquí al 2020.

Con números en mano, el ex Mandatario hace el siguiente análisis: entre todas las concesiones hoy existentes —urbanas, interurbanas y otras como las clásicas—, se ha construido en estos años un capital de unos US\$ 25 mil millones. Ese capital, proyecta, va a producir en los próximos 20 a 25 años, entre US\$ 100 mil millones a US\$ 150 mil millones. Entonces, si se crea ese fondo de concesiones permitiría, por ejemplo, emitir bonos con cargo a esta corporación que tendría que crearse por ley. "¿Qué problema tendría para emitir US\$ 5 mil millones, US\$ 10 mil millones o US\$ 15 mil millones? Hoy hay fondos de inversión que buscan inversiones a 50 o 100 años", grafica.

Agrega que este fondo permitiría abordar problemas de largo plazo. "De aquí a 10 años tenemos que tener 200 kilómetros más de Metro en Santiago. En el esquema del Transantiago, el Metro debe ser de aquí a 10 años el eje articulador. Y si me apura un poco más, el Metro debe ser el ordenador para los buses. Muchos dicen por qué no le pasamos la administración de los buses al Metro".

**—Y a su juicio, podría ser?**

"Y por qué no? Hoy usted sabe exactamente dónde está cada uno de los vagones de Metro. Pero todavía no tenemos claro —y se ven las multitudes esperando—, dónde están los buses".

**—El Transantiago como lo conocemos hoy y esta nueva inyección de recursos que se está pensando para el sistema, ¿no es la mejor solución entonces?**

"Hoy tenemos 120 kilómetros de Metro. Si a largo plazo —en 10, 12 o 15 años—, tenemos 320 kilómetros de Me-

tro y nos proponemos invertir entre US\$ 70 millones y US\$ 100 millones por kilómetro de metro, 200 kilómetros más seían unos US\$ 20 mil millones. Pero estamos hablando que vamos a levantar US\$ 100 mil millones".

**—¿Qué pasa con Transantiago exactamente en ese esquema?**

"Eso quiere decir que el eje articulador y las vías troncales van a ser las vías de Metro y los buses los alimentadores".

**—¿Tercera relevancia las empresas operadoras del Transantiago?**

"Por supuesto que pierden relevancia. Si usted tiene un eje estructurante de 30 o 350 kilómetros de Metro, es obvio que las empresas como hoy las concebimos no van a seguir siendo así".

**—¿Y no seguir inyectando plata como a un pozo sin fondo?**

"Usted lo ha dicho. Esta es una reflexión seria. No quiero hacer comentarios que aparezcan como 'Lagos pretende que no se malgasten US\$ 1.000 millones este año en subsidios al Transantiago'. Yo entiendo que lo que tenemos hoy requiere los US\$ 1.000 millones y lo lamento, qué quiere que le diga. Pero nos tiene que hacer pensar entonces en que abordar el Metro es un tema urgente. Yo sé que cuesta tomar decisiones, pero los ministros y los Presidentes están para tomar decisiones".

**—¿Qué otros ejes deben ser una realidad en 10 o 20 años?**

"Sería muy importante tener claro los equivalentes a esto en regiones. En el eje Coquimbo-La Serena; en Concepción; en Temuco-Padre Las Casas; el eje Lautaro-Temuco-Victoria, o Puerto Montt-Puerto Varas. Hay distintas opciones. Y en Santiago vamos a tener que retomar el rol de las autopistas urbanas. Me parece muy bien que heritemos el anillo Américo Vespucio, pero ¿podemos pensar en la autopista Costanera Sur? Desde Tolabala hasta la General Velásquez de un viaje, en cinco, ocho años más, pero se programa. Y los túneles son inevitables debajo de las avenidas colapsadas. ¿Por qué no dejamos de Colón? ¿O Santa Rosa? ¿Me explico? Todo eso son números que claramente dan en US\$ 100 mil millones".

**—Para llevar a cabo estos proyectos, ¿cómo se lidiaría con las comunidades por un lado, y con la demonización del lucro y susodicho sobre el sector privado?**

"La ciudadanía está empoderada y por

## Energía: "Chapeau al ministro Pacheco"

Con decisiones simples e innovadoras, Chile pue de enfrentar problemas mayores. Con esta premisa, el ex Presidente Ricardo Lagos no duda en destacar lo realizado por Máximo Pacheco en la cartera de Energía. "Se ha ganado unas muy merecidas felicitaciones de todos. Pero quería llamar la atención en algo tan simple que hizo el ministro Pacheco y que cuando lo he contado afuera, se sorprenden. Cuando llamé a la licitación de suministro eléctrico (para el período 2016-2019), se le ocurrió un cambio administrativo muy simple, que fue decir: queremos que me entreguen electricidad a distintas horas del día. ¿Y quién ganó el bloque entre las 8 y las 6 de la tarde? ¡Todos los renovables no convencionales!".

Ricardo Lagos agrega: "Ahora yo, Capitán Planeta, digo que con esta decisión, Chile le va a mejorar el punto al Presidente Obama. Él dice que van a estar con un 20% de ERNC al 2030 y nosotros, al 2025. Aunque el ministro Pacheco dice que será mucho antes, y sin subsidios. Entonces, uno ve que es posible estar en la punta y hacer innovaciones, relativamente al mundo desarrollado".

## Proceso constituyente: "Este es un país maduro en este y otros temas y creo que no deben afectarse las posibilidades de inversión"

**—Hace unos días, la Presidenta Bachelet lanzó el proceso constituyente. ¿Se justifica este cambio ahora? ¿Qué contendios le pondría usted?**

"Creo que este es un país maduro en este y otros temas y creo que no deben afectarse las posibilidades de inversión producto de esta conversación entre chilenos. Porque todos sabemos que lo que se haga, se va a hacer por las vías institucionales".

**—No es lo que ha dicho el sector privado, que lo ha criticado. ¿Son temores infundados?**

"Yo creo que son temores infundados".

**—Qué ha recogido en tu constitución, la plataforma que lanzó?**

"Las cosas que llegan son de una sensatez muy grande. Mi propósito al hacer tu constitución es que estén discutiendo procedimientos y no sustancia".

**—Qué sería para usted la sustancia?**

"Usted quiere un Presidente de 4, 5 o 6 años? ¿Con o sin mandatos? Entendemos estos cambios, pero

Constitución tiene un aspecto de derechos y deberes. El rol de la constitución es educar, explicar que toda institución pública tiene consecuencias políticas. ¿Sabe lo que va ganando? El referéndum revocatorio. Si lo elijo a usted por cuatro años y lo está haciendo mal, tengo derecho a pedir que lo revogue".

**—Y a usted qué le parecería?**

"Entonces hay que explicar que a lo mejor muchos temas difíciles —el alcalde, el intendente o el presidente— los van a dejar para el tercer o cuarto año. Porque si lo hace en los primeros años, lo van a revocar. Tienen consecuencias... Ahora, míre usted: ¿cuáles son las instituciones políticas que van a seguir? No tenemos idea. Pero lo que puedo decir es que en el Parlamento de Finlandia hay un sitio online al cual acceden todos los ciudadanos, y todos los que quieren opinar, opinan... Y la ciudadanía tiene derecho a decir: queremos que discutan tal tema; y si hay un número significativo, se debe discutir ese tema".

**—Otras demandas más directas?**

"No tengo idea. Porque estamos en medio de una ola y no sabemos cómo va a terminar de caer".

**—Importa cómo se hace el proceso constituyente?**

"Lo único que quiero decir es lo que dice Eric Fromm en el 'Miedo a la Libertad'. Dice que a veces hay que hacer cambios anticipatorios. Que si usted no hace cambios anticipatorios, anticipando que hay una caldera que va a crecer y va a explotar, cuando explota, los cambios son revolucionarios. Y yo me temo que después de 25 años —desde que Aylwin entró a La Moneda—, el derecho a voto de determinados sectores políticos ha hecho que esta caldera esté cada vez con más calor. Entonces, todas estas respuestas entrañas, en parte de la ciudadanía tienen que ver con una sensación de que se están denunciando demasiado en hacer ajustes. El binomio nos demoramos mucho, creo yo. ¿Qué habremos pasado si no hubiéramos hecho ajustes en 2005, si siguiéramos con los comandantes en jefe y los senadores designados? No sé si estaríamos convencidos hoy en día de lo que hicimos en 2005".