

EL NUEVO PRESIDENTE DEL TREN SUBTERRÁNEO RECORDÓ QUE EN DESARROLLO PAÍS PARTIERON SUS OPERACIONES CON ESCASOS RECURSOS

Patricio Rey y planes de Metro: “Está difícil el financiamiento, pero sabemos ser pobres”

El avance de las líneas 7, 8 y 9 y la conexión con el aeropuerto de Santiago serán algunos de los desafíos que enfrentará. También buscará aumentar los ingresos no tarifarios.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Con “honores” se retiró esta semana Patricio Rey Sommer de la empresa estatal Desarrollo País —que nació bajo el nombre de Fondo de Infraestructura—, de la cual fue gerente general desde septiembre de 2019, apenas unos meses después de que comenzara a operar esta compañía.

“La sociedad agradece y reconoce el invaluable aporte y el firme compromiso del señor Patricio Rey en su rol de gerente general de la sociedad, a lo largo de estos años. Su labor ha sido fundamental para el desarrollo sostenido de la sociedad y la formación y consolidación de su cartera de proyectos”, señaló el jueves la firma en un hecho esencial enviado a la Comisión para el Mercado Financiero, que firmó su presidente, Sergio Granados, exdirector de Presupuestos en los gobiernos de Michelle Bachelet.

El desarrollo del Cable Humboldt en alianza con Google, la gestión de terrenos para el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, el desarrollo de terminales para el transporte público en Santiago y regiones o la administración del arriendo de edificios de oficinas para reparticiones públicas, son algunas de las iniciativas que encabezó Patricio Rey en la estatal.

Ahora será “Presidente Rey”, apodo que sus cercanos le asignaron debido a que asumirá la presidencia del directorio de Metro de Santiago. Llega a otra compañía estatal, la que tiene planes millonarios de expansión, por unos US\$ 7,7 mil millones, según consta en su Memoria Integrada 2025.

Rey —ingeniero en Computación y máster en Ingeniería de la UC— conversó con “El Mercurio” sobre los avances en Desarrollo País, donde trabajó con la presidenta de la entidad, Luz Granier, quien también fue directora de Metro.

Sobre los planes del tren subterráneo, Rey señaló que el financiamiento

de sus proyectos “está difícil”, pero destacó que “sabemos ser pobres”. Esto último en alusión a que el Fondo de Infraestructura partió su actividad con escasos recursos, pues no se ha cumplido el objetivo de que su patrimonio se alimente con el aporte del valor económico de todas aquellas carreteras concesionadas que finalicen sus períodos de explotación. En cambio, tuvo que realizar otras actividades, dentro de su rol, para ir armando su patrimonio.

Los nuevos objetivos

Patricio Rey (48 años) tiene un pasado político y también en el sector privado. Militó en la UDI cuando fue candidato a diputado en el 2012-2013. Afirma que hoy no es miembro de partidos políticos. Fue seremi de Desarrollo Social e intendente de la Región de O’Higgins —es originario de San Fernando— y ha ocupado cargos en empresas como P&G, Budnik y la Cámara Chilena de la Construcción.

Esta semana, antes de dejar Desarrollo País, ya empezó su trabajo en el tren subterráneo, donde tuvo las primeras reuniones con los equipos.

—¿Por qué cree que lo eligieron para presidente de Metro?

“Es una muy buena pregunta. No sé si soy yo el que tiene que responder.

Pero creo que el liderazgo que hemos llevado con el equipo en Desarrollo País, de partir una empresa con tan poco personal, en un momento en que se nos vino el estallido social y la pandemia, que ralentizó mucho las posibilidades de hacer algo. Haber pasado de \$6.500 millones de patrimonio a \$240.000 millones (hoy), creo que muestra la capacidad del equipo. Metro también tienen un equipo muy bueno de ejecutivos, por lo tanto, esa puede haber sido una de las razones”.

—¿Qué le parece asumir el liderazgo de una de las empresas con mejor reputación en el país?

“Un orgullo. Es impresionante la reputación que tiene Metro. Esperamos dar lo mejor”.

—¿Llega con algún encargo particular del Gobierno?

“En general, el foco del metro está en su operación, que sirva a todos los chilenos de la forma más eficiente posible. Obviamente, hay desafíos en su desarrollo futuro, pero estoy en una etapa bien inicial, de empaparme de todo lo que es el metro”.

—¿Algún desafío personal como aporte a la compañía?

“El desafío fundamental es poder mantener el plan de desarrollo que tiene el metro actualmente, que es muy ambicioso, en momentos de un estrés fiscal importante”.

—Son US\$ 7,7 mil millones para el avance de los proyectos de las líneas 7, 8 y 9, la extensión de la 6 y la Línea A que conectará con el aeropuerto Santiago. Además, su anterior presidente, Guillermo Muñoz, dijo que querían

NEGOCIACIÓN CON GOOGLE: “Nos hizo ponernos los pantalones largos”

Desarrollo País ha recibido críticas porque cuando nació bajo el nombre de Fondo de Infraestructura, se suponía que su patrimonio se iba a nutrir del valor económico de las concesiones de infraestructura que finalizaran su explotación. “En la Ley de Presupuestos, el límite que se fijaba para entregarnos estas concesiones era de cinco años, desde iniciada la operación de la empresa (2019). Eso empezó a ser postergado con cada ley una vez más, y así se mantiene hasta ahora”, señala Patricio Rey, quien hasta esta semana fue el gerente general de la estatal.

“Tuvinos solo un aporte de capital inicial de \$6.500 millones. Creo que ese fue el desafío más interesante que tuvimos, porque nos obligó a ser una empresa que creciera orgánicamente, desde adentro y con esfuerzo: no una compañía que estaba absolutamente capitalizada y que simplemente tenía que ver dónde invertir. Que se las rebuscara. Eso forjó el carácter de lo que es la empresa hoy día”, sostiene. Patricio Rey recuerda que partió con cinco personas en Desarrollo País hace siete años y hoy son 20 trabajadores. Resaltó que “haber logrado poner en valor proyectos en el mundo privado y haber atraído a un socio como es Google, a participar con nosotros de esta iniciativa del Cable Humboldt, es un logro gigantesco para una organización tan pequeña. Creo que pone muy en valor las capacidades y también el goodwill del proyecto como tal hacia Desarrollo País”. Añadió que “fue un desafío importante. Además, hubo muchas negociaciones internacionales, con abogados afuera, en Estados Unidos. Nos hizo ponernos los pantalones largos y poder estar detrás de un proyecto ambicioso”.

Otra iniciativa que destaca fue el desarrollo de terminales para el sistema de transporte, porque permitió que las licitaciones de operación de buses fueran más competitivas y no solo corriera con ventaja el oferente que tuviera los terrenos.

llegar a 231 kilómetros en 2034, superando incluso a la Ciudad de México.

“Es un plan muy ambicioso. Claro, uno como presidente, como director, quiere que el metro se desarrolle lo mejor posible. Así que yo creo que eso será parte importante (de la gestión)”.

—¿También velará por la seguridad del tren y las lamentables situaciones de personas que se arrojan a las líneas, con todos los efectos que eso genera?

“Creo que ese será un foco bien importante, porque la gente que se arroja a la línea, un número importante de ella, resulta herida. Por lo tanto, es un drama que no está muy visibilizado, es importante ponerlo en conocimiento de la gente. Y es algo muy impactante para los trabajadores del metro”.

—Usted ha estado a cargo de contratos importantes. ¿Esa experiencia también la llevará a los contratos de Metro para evitar, por ejemplo, los recientes problemas que hubo con una empresa china a cargo de la construcción de un túnel?

“Es un tema al que todavía tengo que meterme en profundidad. Los contratos de construcción en general son bastante estándares en su forma contractual, pero obviamente, los del metro tienen una dimensión bastante im-

portante y un impacto relevante. Pero en eso Metro es bien profesional, tiene formas de resolver sus problemas”.

Otros negocios

—El negocio no tarifario, como el desarrollo inmobiliario o comercial, explica el 16% de los ingresos del metro. ¿Es un aspecto a consolidar o expandir?

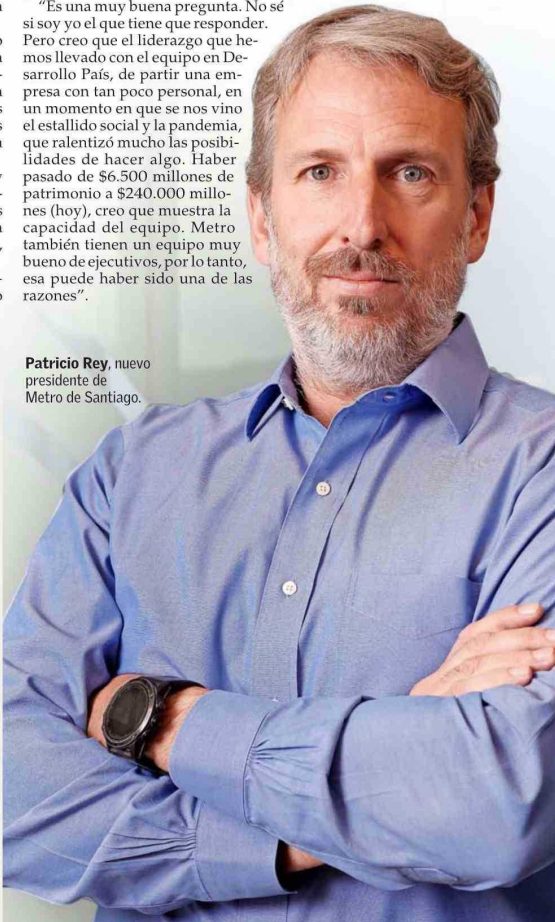
“Hay mucho potencial. Metro ha instalado y fortalecido esa área de desarrollo y creo que existe mucho futuro entre Metro y Desarrollo País en eso”.

“En Hong Kong, los negocios no tarifarios financian las líneas completas. Quizás es una realidad distinta, el valor del suelo es diferente en Hong Kong, pero tenemos que ir acercándonos. Obviamente, es un desafío que ese porcentaje vaya creciendo”.

—Para su gestión tiene una contraparte con experiencia, como es el ministro de Transportes, Louis de Grange, quien preside Metro para el estallido en 2019.

“El ministro de Transportes y en la administración hay varios actores de esa época. Existe conocimiento y, de hecho, eso fue lo que conversamos en las primeras reuniones, sobre cómo documentar o capturar ese conocimiento, pues parte del aprendizaje que se adquiere para resolver crisis se pierde con los cambios de personas. Hay que guardar esas historias”.

Patricio Rey, nuevo presidente de Metro de Santiago.



DESARROLLO PAÍS mantiene interés en la torre Telefónica

A fines de 2025, antes del cambio de propietario en Telefónica Chile, que fue adquirida por la multinacional Millicom. Desarrollo País lanzó una oferta para la compra del edificio de la compañía de telecomunicaciones, que está en Providencia, frente a la Plaza Baquedano. El interés no ha desaparecido, sostiene Patricio Rey en esta entrevista que se realizó el miércoles pasado, antes de su renuncia a la estatal.

“Seguimos en conversaciones. Yo entiendo que los nuevos dueños siguen con intenciones de vender ese inmueble. Es una propiedad de muy buena calidad, que creo que para el Estado hace mucho sentido, sobre todo con las condiciones del mercado actual en el centro. Pero, obviamente, hay un tema de disponibilidad de caja del Estado que es bastante importante”.

Añade que “sería un proyecto muy, muy estratégico para el Estado” para consolidar oficinas.

CABLE CHINO: “Lo vimos como una competencia y decidimos no involucrarnos”

El polémico proyecto de cable submarino que pretende unir Chile y China —ha generado impactos a nivel gubernamental, pero no se conocen mayores avances— también pasó por Desarrollo País.

“En el cable chino tuvimos unas reuniones iniciales para entender lo que era esta iniciativa. Pero dado que el objetivo en este proyecto era promover una solución de telecomunicaciones alternativa a lo que teníamos en ese minuto, que todo pasaba por la costa Pacífico, Estados Unidos y luego Asia, con el cable Humboldt eso ya lo habíamos logrado. Por lo tanto, vimos al cable chino como una posible competencia, por lo tanto, decidimos no involucrarnos, porque el objetivo estaba cumplido”, recuerda Patricio Rey, quien como gerente general de la firma estatal estuvo involucrado en esas conversaciones.

Agrega que “obviamente, el mundo digital normalmente está empujado por lo que son los privados y no queríamos tampoco superponernos. No somos operadores de telecomunicaciones”.