

INFRAESTRUCTURAS

Chile quiere que las constructoras españolas laven la cara a sus carreteras

Les presenta un plan, valorado en 900 millones, para renovar 3.000 kilómetros de vías secundarias

ALFONSO PÉREZ

Madrid. El éxito del pionero plan *renove* de autopistas de primera generación, con el que Fomento pretende lavar la cara a las autopistas más antiguas de España, está ganando adeptos entre otras administraciones, tanto en España como en el Extranjero. Es el caso del Gobierno chileno, que ultima un plan similar al español para lavar la cara a más de 3.000 kilómetros de deterioradas carreteras regionales. Y para llevarlo a cabo quiere contar con las constructoras españolas, que cuentan con amplia experiencia en mantenimiento de carreteras y, sobre todo, que son los propietarios de las principales autopistas de peaje construidas en el país andino en los últimos 10 años.

Según reconocieron a este periódico fuentes conocedoras del proyecto, las autoridades chilenas se reunieron hace dos semanas con representantes del sector y de las principales constructoras españolas para presentarles este plan valorado en 900 millones de euros. Esta cantidad se reparte entre ocho lotes de carreteras regionales y secundarias que irán saliendo a concurso durante los próximos tres años.

Ocho concursos

El pistoletazo de salida del plan se producirá el próximo mes de diciembre, cuando el Ministerio de Obras Públicas (MOP) chileno licite el primero de los proyectos, que contempla la renovación de 15 carreteras con una longitud de 500 kilómetros. A este proyecto le seguirá otro en 2008, dos en 2009 y otros cuatro en 2010. Sólo los tres primeros proyectos, que suman un total de 1.300 kilómetros, requieren una inversión de 365 millones de dólares (260 millones de euros).

El programa chileno tiene bastantes similitudes con el puesto en marcha por Fomento. Las empresas se encargarán de financiar las obras de renovación durante los primeros años y de su posterior mantenimiento. A

La licitación del primero de los ocho concursos comenzará el próximo mes de diciembre

Presencia española en Chile

	Participación (en %)	Participación (en kilómetros)	Inversión (en mil. de euros)	Fin de la concesión
ACS				
Vespucio Norte Express	46,50	29	598	2032
Autopista Central	48	62	795	2031
Rutas del Pacífico	50	129	372	2025
Túnel San Cristóbal	50	4	77	2035
Aeropuerto Santiago de Chile	14,8		168	2018
Ferrovial				
Talca-Chillán	67,6	193	285,3	2015
Temuco-Río Bueno	75	172	189	2023
Collipulli-Temuco	100	144	233,8	2024
Santiago-Talca	100	237	612,3	2024
Chillán-Collipulli	100	160	253,3	2021
Aeropuerto Antofagasta	100		13,6	2010
OHL				
Autopista del Sol	75	132	182	2019
Autopista los Libertadores	75	119	125	2026
Autopista Los Andes	100	92	294	2036
FCC				
Aeropuerto Santiago de Chile	14,8		168	2018
Sacyr Vallehermoso				
Los Vilos-La Serena	72,6	228	683	2023
Río Bueno-Puerto Mont	100	135	714,9	2024
Santiago-Valparaíso	50	141	558,5	2025
Red Vial Litoral Central	50	77,9	109	2032
Vespucio Sur	50	24	425	2041
Autopista nororiental	100	21,5	212,7	2044
Acciona				
Red Vial Litoral central	50	77,9	109	2032
Vespucio Sur	50	24	425	2041
Azvi				
Aeropuerto de Arica	100		9,8	2023
Puerto Terrestre de los Andes	100		14,5	2024

FUENTE: Datos de las empresas

Un mercado con claro acento español

Durante la última década, Chile ha jugado un papel clave en la expansión internacional de empresas como Sacyr Vallehermoso, Ferrovial, ACS, OHL, Acciona o Azvi. En la región se arremolina la inversión española desde mediados

de los 90 en los sectores de construcción de obra civil, aeropuertos, servicios de saneamiento y, sobre todo, en las concesiones de autopistas.

No hay ningún otro país en el mundo donde la presencia de rótulos de constructoras espa-

ñolas sea tan numerosa. Según datos del MOP, las constructoras españolas se han adjudicado el 40% de las concesiones promovidas en la última década, con una inversión de más de 7.000 millones de euros.

Las seis autopis-

tas urbanas de Santiago de Chile son el mejor ejemplo de esta hegemonía hispana. De las seis vías, que suman más de 220 kilómetros y 2.000 millones de inversión, cinco han terminado en manos de compañías españolas.

cambio recibirán un canon durante los 17 años de vigencia del contrato, tres años menos que en el caso español.

Esta es una de las principales diferencias existentes respecto al plan puesto en marcha por el departamento que dirige Magdalena Álvarez. También hay diferencias en las formas de pago.

En el caso español, las constructoras reciben el pago de un canon anual por parte de Fomento, como si fuese una especie de peaje en sombra. Mientras, en Chile se utilizará un modelo mixto, en el que los usuarios tendrán que pagar también un peaje, independientemente de la cantidad que abone la administración. Este último canon de-

pendará de variables como el tráfico de la vía o la calidad del servicio.

Según estimaciones del MOP, el Estado aportará entre el 40% y el 60% de la retribución a las empresas. El resto del dinero saldrá del bolsillo de los usuarios a través del peaje que pagarán en las grandes vías que tengan doble calzada.

EN CIFRAS

900

millones

de euros es la inversión presupuestada para todo el plan.

8

CONCURSOS

son los que va a licitar para renovar 3.000 kilómetros de vías.

Calendario del plan

Diciembre 2007

Región de Coquimbo

2º semestre 2008

Región de O'Higgins (I)

2º semestre 2009

Región de O'Higgins (II)

2º semestre 2010

Región de Los Ríos

1º semestre 2009

Región de Antofagasta

1º semestre 2010

Región de Maule (I)

2º semestre 2010

Región de Maule (II)

2º semestre 2010

Región de Bío Bío

FUENTE: MOP Chile

"El concurso ha despertado un gran interés entre las constructoras españolas", explican fuentes del sector. Las medianas constructoras lo ven como una oportunidad inmejorable de poner un pie en el mercado constructor chileno, dado que el volumen de inversión de cada uno de estos proyectos no es muy elevado.

Por otro lado, serviría a las grandes firmas cotizadas —ACS, Ferrovial, Sacyr, Acciona, OHL, FCC— para reforzar su posición en un país que durante los dos últimos años ha echado el freno después de una década en la que había sido el mayor de toda Latinoamérica. Además de a los mencionados contratos de mantenimiento de carreteras, los grupos nacionales están atentos a nuevas concesiones de autopistas, centros hospitalarios, cárceles, embalses y aeropuertos.