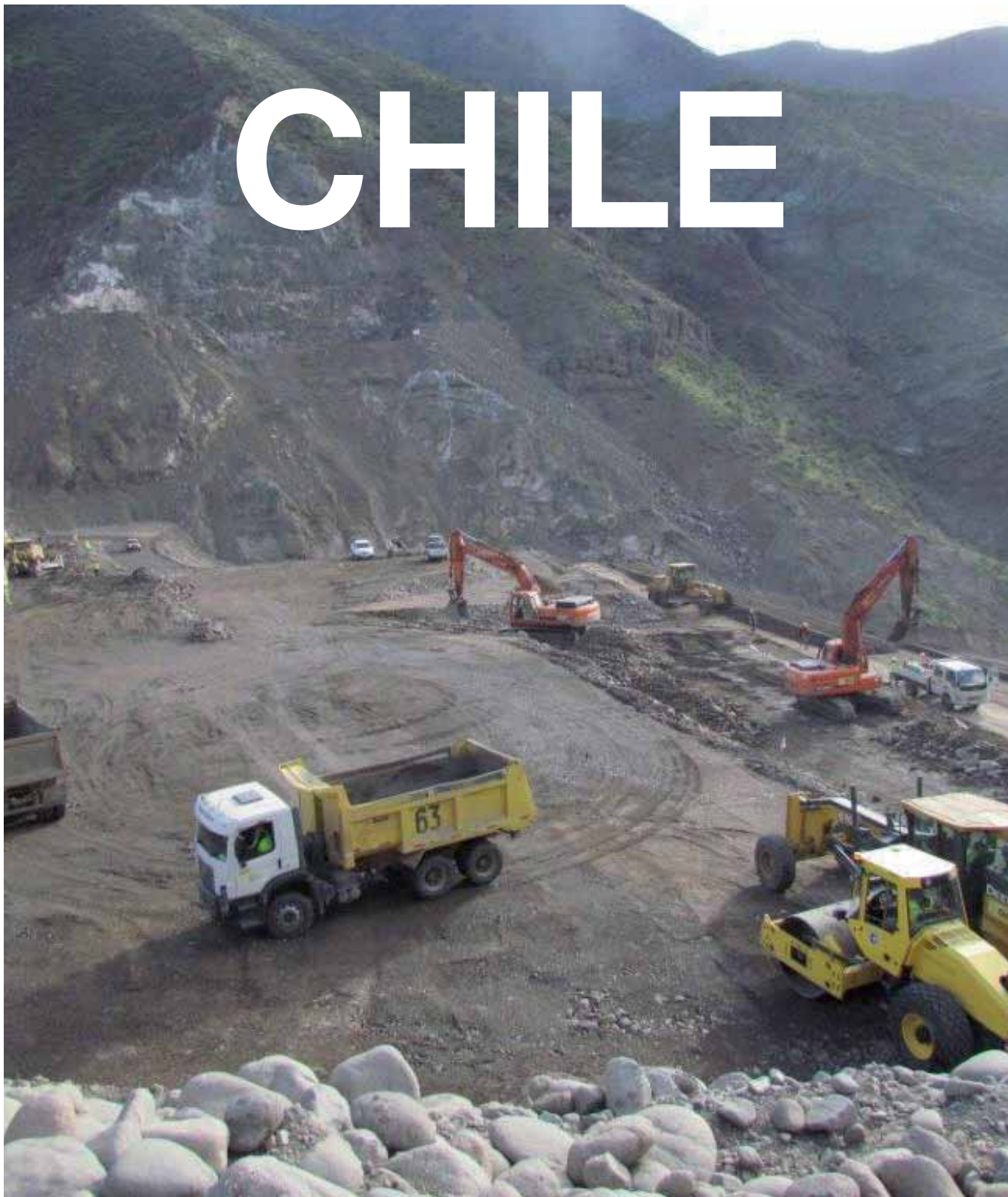


CHILE



Construcción del embalse Chacrillas (OHL)

Chile

Garantía para inversores e ingenieros



Paula Muñoz

España es el primer país inversor en Chile, según el Banco Central de Chile. En términos de flujos de Inversión Extranjera Directa (IED), España se posicionó en 2012 como el segundo inversor en Chile con un importe de 4.052 millones de dólares, por detrás de EE. UU. que alcanzó los 4.376 millones de dólares.

Estos datos son la consecuencia de la excelente situación de Chile para los inversores extranjeros. El crecimiento sostenido del país, así como sus avances en el desarrollo social, han sido destacados por distintos organismos internacionales. El más importante ha sido la incorporación de este país como primera nación sudamericana en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

La inversión extranjera se ha convertido, junto con las exportaciones, en uno de los ejes fundamentales de la economía chilena. El inversor extranjero puede invertir en Chile mediante la constitución de una sociedad chilena, la apertura de una agencia o su-

cural, o mediante la asociación con otros empresarios ya establecidos en Chile. Organismos nacionales como la “Fundación Chile” y CORFO facilitan la búsqueda de socios locales y trabajan en la creación de una red de inversores nacionales e internacionales, así como en la identificación y el apoyo de proyectos de capital-riesgo.

La construcción en Chile

Por estos motivos, hay más de 1.000 empresas vinculadas a capitales españoles en Chile. Entre ellas, constructoras españolas que han visto en el país andino el escenario ideal para desarrollar su actividad, tanto en carreteras como hospitales y otras obras civiles. Sacyr, OHL, FCC, Grupo Ortiz y Ecisa son algunas de ellas. En la actualidad, hay unos 120 ingenieros de Caminos españoles trabajando en el país andino, según diversas fuentes consultadas.

“El Plan de Concesiones 2010-2014 del Ministerio de Obras Públicas contempla concesiones por un valor de 8.000 millones de dólares. La ministra

Chile Santiago de Chile	Superficie 756.945 km ²
Forma de gobierno República democrática	Idioma Español
Presidente Sebastián Piñera	PIB 285.703 millones de dólares
Moneda Peso chileno	

Sudamérica se ha convertido en una salida ideal para las empresas españolas que quieren abrirse camino fuera de nuestro país. Y más concretamente, Chile, cuyas políticas aperturistas para el inversor extranjero, lo convierten en un foco destacado para desarrollar su actividad en un entorno garantista

de Obras Públicas de Chile, Loreto Silva, en recientes declaraciones, ha manifestado que algunas licitaciones –por un valor aproximado de 4 mil millones de dólares– se materializarán, o se podrán en marcha, antes del cambio de gobierno, que tendrá lugar el próximo mes de marzo; las demás licitaciones podrían sufrir algunos reajustes”, según afirma Íñigo de Palacio, embajador de España en Chile. Los proyectos más relevantes de la cartera del Ministerio son la Autopista Vespucio Oriente (2.000 millones de dólares) y la Autopista Central (1.100 millones de dólares). Hay proyectos también de envergadura para la construcción de la nueva terminal internacional del aeropuerto de Santiago y para la construcción del puente de Chacao, que uniría la isla de Chiloé con el continente. Son proyectos económicamente de gran importancia y en todos ellos concurren empresas españolas.

Además, muchas empresas españolas participan en las licitaciones de construcción de tramos de autopistas futuras y otras infraestructuras de

diverso género. El Plan Maestro de Transportes de la Región Metropolitana de Santiago (hasta 2025) prevé obras que abarcarían una inversión total de 470 millones de UF (Unidades Fiscales, 46 \$ por UF, más de 20.000 millones de dólares), que incluyen proyectos viales, de metro, ciclovías, etc. “Empresas españolas participan en la ampliación de líneas del Metro de Santiago y concurren a la provisión de material rodante”, señala el embajador español.

Se presentan también múltiples oportunidades de negocio en el sector de energías renovables, ya sea eólica, solar, fotovoltaica, hídrica o a partir de biocombustibles. España es puntera en el sector y Chile tiene gran potencial. En el sector medioambiental, por el que el Gobierno chileno ha empezado a preocuparse seriamente en los últimos años, hay una creciente demanda de servicios de ingeniería relacionados con proyectos de desarrollo limpio, huella de agua y carbono, consultoría ambiental y tratamiento de aguas y residuos.

Sacyr, una empresa casi local

Sacyr comenzó su andadura en Chile en 1996 cuando ganó el primer contrato de construcción y concesión en este país con la autopista Los Vilos-La Serena. En la actualidad, es el primer inversor privado de construcción y concesiones. Desde entonces, ha ejecutado proyectos de obra civil e infraestructura por valor de 2.000 millones de euros. Sacyr Chile cuenta con una cartera total de obra de 1.000 millones de euros.

La apuesta de Sacyr en Chile ha sido una constante en la política del grupo. De tal forma que, tras la desinversión de Itinere en 2008, la compañía siguió licitando en el país hasta llegar a convertirse en el primer inversor privado de construcción y concesiones del país andino. Gracias a este importante esfuerzo inversor y de crecimiento, la plantilla del grupo en el país ronda actualmente los 1.000 empleados y el 10 % de la cartera de ingresos futuros internacionales del grupo proviene de los contratos en Chile.



Vista panorámica de la autopista Vallenar-Caldera (Sacyr)

En la actualidad, Sacyr cuenta en Chile con cinco autopistas: una en explotación que une las ciudades de Caldera y Vallenar (Valles del Desierto) de 221 km y el resto en desarrollo: Concepción-Cabrero (Valles del Bío Bío) de 103 km, Alternativas de Acceso a Iquique (Rutas del Desierto) de 79 km, La Serena-Vallenar (Rutas del Algarrobo) de 187 km y La Serena-Ovalle (Ruta del Limarí) de 86 kilómetros.

La autopista en explotación Vallenar-Caldera (Valles del Desierto) está participada en un 60 % por Sacyr Concesiones y en un 40 % por el Fondo de Inversión de Desarrollo de Empresas Las Américas. Esta autopista contó con una inversión de 300 millones de dólares y será gestionada durante 35 años. La vía comienza a 2,8 km al sur de Vallenar y finaliza al norte de Caldera. El proyecto incluía, entre otras actuaciones, la ampliación a doble calzada de 183 km de la vía, 28 km de calles de servicio.

En ejecución tiene las siguientes carreteras:

- La autovía Serena-Vallenar (Ruta del Algarrobo), con una inversión prevista de 435 millones de dólares y un plazo

concesional de 35 años. La autopista tendrá una longitud de 187 kilómetros y conectará las ciudades de La Serena y Vallenar, en las regiones de Atacama y de Coquimbo. El proyecto contempla la ejecución de doble calzada, cada una con dos carriles de circulación, en el tramo de la Ruta 5 comprendido entre la salida norte de la ciudad de La Serena hasta el acceso sur de Vallenar.

- La autovía Concepción-Cabrero-Cholguán (Valles del Bío Bío) tiene una inversión prevista de 370 millones de dólares. La concesión, participada en un 51 % por Sacyr Concesiones y en un 49 % por Inversiones Camino Uno e Inversiones Auguri, tiene un plazo de 35 años.

Esta vía tendrá una longitud de 103 kilómetros y conectará las ciudades de Concepción, Cabrero y Cholguán, en la región de Bío Bío, la octava región de Chile. En su camino, se cruza con la Ruta 5, que vertebra el país chileno de norte a sur. La autovía Concepción-Cabrero-Cholguán está compuesta por una vía de doble calzada y un corredor que tiene continuación en calzada simple desde la Ruta 5 hasta Cholguán, lo que supone aproximadamente 30 kilómetros.

- La autopista de Alternativas de Acceso a Iquique (Rutas del Desierto) está participada en un 51 % por Sacyr Concesiones y en un 49 % por Inversiones Camino Uno e Inversiones Auguri. La inversión prevista es de 165 millones de dólares y el período de la concesión es de 32 años. La autopista tendrá 78,4 kilómetros y estará ubicada en la primera región de Chile, la región de Tarapacá, y pasará a través de las comunas de Pozo Almonte, Alto Hospicio e Iquique. La concesión contará con dos tramos de carretera en el entorno de Iquique: la Ruta 1, con una longitud de 31,4 kilómetros; y la Ruta 16, desde su conexión con la Ruta 5 hasta Iquique, que tendrá una longitud de 47 kilómetros. Toda ella está compuesta por una sección de doble calzada.

- La autopista Ruta D 43, ruta del Limarí, que unirá las ciudades de La Serena y Ovalle, contará con una inversión de aproximadamente 227 millones de dólares y el plazo de concesión será de 30 años. El proyecto incluye obras de mejora y ampliación a doble calzada del actual tramo que une ambas ciudades en una extensión de 86 kilómetros. La nueva autopista ampliará la actual ruta a doble calzada en todo el trazado, incluyendo la

cuesta de Las Cardas, un by pass de 17 kilómetros y cambios de sentido cada 5 kilómetros. Con la Ruta 43, Sacyr Concesiones contará con un corredor continuo de casi 500 kilómetros junto con las autopistas que unen La Serena con Vallenar y Vallenar con Caldera.

Más carreteras en Chile

FCC también se encuentra en Chile, en la remodelación de una carretera. El proyecto es el “Mejoramiento de la Cuesta Las Chilcas”, en el tramo Santiago-Los Vilos, de la Ruta 5 Norte, entre los kilómetros 74,270 y 78,932, en la Quinta Región de Valparaíso.

El tramo existente se encuentra en un cordón montañoso con pendientes longitudinales de hasta el 9 %, curvas en planta de radios promedio en torno a los 300 m y con sección transversal sin bermas ni separación en la mediana.

El trazado proyectado se desarrolla con una geometría en planta simi-

lar a la existente en la cuesta. Una de las dificultades de este proyecto, según explica Óscar Díez, ingeniero de Caminos de FCC, es que hay “que mantener durante el tiempo de ejecución el tráfico en la ruta”. La sección tipo consiste en dos calzadas unidireccionales segregadas por una defensa en la mediana, la inclusión de bermas laterales y la implementación de una pista auxiliar para el tránsito lento de los vehículos pesados en la calzada de subida. El proyecto considera la pavimentación completa de la cuesta, para lo cual se ha diseñado una rasante que no supera el 7 %, y se han mejorado también los radios en planta utilizando como mínimo radios de 350 metros. Como explica Óscar, “la geometría proyectada permite una velocidad de proyecto de 80 km/hr”.

En el comienzo de la obra se ha realizado un nuevo enlace, Meiggs, que cuenta con paraderos a ambos lados de la carretera y aceras peatonales que se conectan con la pasarela pro-

yectada y el sendero existente. También está previsto que se desarrolle un lecho de frenado en la pista de bajada con una longitud de 200.

El nuevo viaducto tiene una longitud de 495 m y está compuesto por 11 tramos de 45 m cada uno, con una altura máxima de 12,5 m. El presente proyecto contempla muros TEM en cuatro sectores distintos. En todos los casos, como explica Óscar Díez, “se utilizan con el propósito de contener el derrame de los terraplenes. El primer sector tiene una longitud total de 320 m y una altura máxima de 5,98 m con una longitud de refuerzo de 5 m. El segundo sector de muros alcanza una longitud de 350 m y altura máxima de 16,6 m con una longitud de refuerzo de 13 m. El tercer sector impide que el terraplén derrame sobre el estero Los Loros debido al ensanche de la plataforma hacia el lado izquierdo. Su largo alcanza 150 m y presenta una altura máxima de 11,20 m con una longitud de refuerzo de 9 m. En el último sector la altura máxima es de 10,50 m con una longitud de refuerzo de 8,50 m”.

OHL también está ejecutando obras en carreteras. Una de ellas es la ruta T-85, cuya remodelación en la región de los Ríos facilitará la actividad turística, además de contribuir a mejorar la conectividad y el desarrollo comercial de su entorno. También participa en la ruta T-35. Esta vía, en la actualidad, como comenta Fernando Prados, “presenta una importante carencia de infraestructura de seguridad, que se manifiesta en una precaria señalización”.

Otra empresa española que tiene presencia en Chile es Globalvía. En la actualidad, se encuentra gestionando dos autopistas: la del Aconcagua y la del



Terraplén sobre el estero Los Loros (FCC)



Infografía del hospital de Antofagasta (Sacyr)



Construcción del hospital de Salamanca (Grupo Ortiz)

Itata. En la primera de ellas, esta empresa es la responsable de la ejecución, conservación y explotación de la Ruta 5, tramo Santiago-Los Vilos. Con ella se mejoran las comunicaciones entre la capital y las zonas residenciales, turísticas, industriales y mineras, impulsando el desarrollo social y económico.

Hospitales con sello español

Además de las carreteras que están desarrollando empresas españolas, otro de los grandes bloques en los que están participando es la construcción de hospitales. En estos momentos, hay tres en ejecución.

Uno de ellos es el Hospital de Antofagasta. Esta obra, ejecutada por Sacyr, supondrá una inversión aproximada de 255 millones de dólares y un plazo de operación del hospital de 15 años. El proyecto incluye la construcción, mantenimiento y explotación de servicios no sanitarios, así como el mantenimiento del equipamiento médico. La superficie construida del nuevo hospital será de 114.000 m², con lo que se convertirá en el mayor de Chile. Contará con 45 boxes de consulta, 24 boxes de urgencia, 16 boxes dentales, 18 pabellones y 671 camas. De esta manera, el nuevo centro hospitalario beneficia-

rá a una población de 260.000 personas y aumentará la disponibilidad de camas en la región, con infraestructura hospitalaria y equipamiento médico de alto nivel y complejidad.

Otro de estos proyectos es el hospital Gustavo Fricke, en Viña del Mar. Este edificio, construido por OHL, se distribuye en 76.006 m² de recinto hospitalario (clínico y de apoyo) y 16.291 m² de superficie para estacionamientos. En total 92.297 m², que tendrán una capacidad para 556 camas. En términos estructurales, el edificio se construye en un sistema de marcos



Obras del hospital Gustavo Fricke (OHL)



Embalse Chacrillas (OHL)

rígidos compuestos por pilares y vigas de hormigón armado fundados sobre una gran losa de hormigón a nivel de la subestructura no aislada y sobre aisladores sísmicos elastoméricos a nivel del -2 en cuanto a lo que corresponde la superestructura. Su entrega está prevista para mayo de 2017.

El Grupo Ortiz, por su parte, está construyendo otro hospital, a unos 200 kilómetros al norte de Santiago, llamado hospital de Salamanca, y con una extensión de 4.813,32 m². El proyecto se desarrolla principalmente en una planta, que se dispone de manera central en el terreno. El complejo incluye calles interiores, estacionamientos y áreas verdes y cuenta con permiso de edificación del año 2009.

Otras obras civiles

OHL es la compañía encargada de la construcción del embalse Chacrillas, situado a 1.233 metros sobre el nivel del mar, en un estrechamiento que presenta el valle del río Rocín, aproximadamente a 2,4 km aguas arriba de su confluencia con el estero Chalaco, a 115 kilómetros al norte de Santiago. Este embalse estará destinado al riego con una capacidad total de 31 millones de m³ y un volumen útil de 27 millones de m³, inundando una superficie total de 92 hectáreas, lo que permitirá mejorar la seguridad del riego de cerca de 7.100 hectáreas.

En palabras de José María Rueda, jefe de obra de OHL, “el embalse Chacrillas se formará con la construcción de un muro de presa de gravas com-

pactadas de 2.500.000 m³ y 105 m de altura, impermeabilizado aguas arriba con una pantalla de hormigón C.F.G.D. (Concrete Faced Graved Dam) de 14.500 m³, la cual cuenta con una fundación en forma de cuña llamada plinto que va anclada a la roca”. Y continúa: “Para conseguir la impermeabilidad de la roca, se considera la ejecución de una cortina de inyección que alcanzará una profundidad máxima de 70 m en la zona del valle y un mínimo de 50 m en los empotramientos”.

Para la construcción de las obras de la presa, se tuvo que desviar el río por un túnel de 400 m de longitud, que incluye una caverna de válvulas de 40 m. Este túnel se habilitará para usarlo posteriormente como desagüe de fondo del



Excavación para el metro de Santiago (OHL)



Infografía de la terminal 2 del puerto de Valparaíso (OHL)

embalse y en él se instalará la válvula y tubería de entrega a riego. Las obras de desvío del río comprenden la construcción de la ataguía, la torre de toma, el hormigonado del túnel y el canalón de desvío. El cierre de la desviación incluye bajar las compuertas de la torre de toma y de la caverna, además del hormigonado del tapón.

Como obras de evacuación de crecidas, el proyecto del embalse incluye la construcción de un vertedero de cresta libre, seguido de un rápido de descarga, que concluye en un salto ski. Está previsto que esta obra finalice en abril de 2014.

Debido a la gran cantidad de ofertas y licitaciones en las que se encuentra inmersa la compañía OHL, ésta mantiene en Chile un departamento de Estudios en el que trabaja Fernando

Prados. “Actualmente estamos estudiando un puente de 2.500 metros sobre el río Bío Bío, en la ciudad de Concepción, un puente atirantado en la ciudad de Temuco, un hospital geriátrico en Santiago y distintas obras para el metro de Santiago”, señala. Para el metro ya se están realizando trabajos que consisten en la construcción de 36 pilas de socalzado (excavación manual, enfierradura y hormigón) unidas a través de un brocal de protección. Posteriormente, se realiza una excavación secuencial hasta el nivel -12 m con reforzamiento de las paredes entre pilas a través de mallas electrosoldadas y hormigón proyectado, además de anclajes y *soilnailing*. Terminada esta etapa, se ha iniciado la construcción de vigas de intersección y longitudinales, una segunda corrida de pilas de socalzado y cuatro pilas

de socalzado especiales que darán el apoyo a la estructura de refuerzo de la estación Franklin de la línea 2. En una última etapa, se tiene proyectado la excavación al nivel -23 m, con la misma secuencia de excavación y fortificación enunciada anteriormente, además de la excavación bajo la actual línea 2 del Metro, ejecutando secuencialmente radieres y muros de hormigón armado, por donde se proyecta la futura línea 6. También se están ejecutando trabajos de piques y galerías en los tramos 1 y 2 de la línea 3 del metro de Santiago. En este mes de octubre han comenzado los trabajos en los tramos 5 y 6 de esta misma línea. Esta obra consiste en la ejecución y refuerzo de 6.735 m.l. de túnel por el método NATM, con sus correspondientes piques, galerías y estaciones y un importe de 132.500.000 de euros.



Construcción del edificio consistorial de Osorno (Ecisa)

Además, OHL está ampliando la plataforma de estacionamiento de aviones del aeropuerto de Santiago de Chile y es la adjudicataria de la nueva terminal 2 del puerto de Valparaíso. El plazo de concesión es de 30 años y OHL Concesiones Chile invertirá más de 270 millones de euros para duplicar la capacidad del puerto, con un muelle de 750 m, ganando al mar más de 12 ha.

Ecisa, empresa constructora radicada en Alicante, es otra de las compañías españolas que se encuentra trabajando en Chile. Según comenta el gerente de la empresa en el país andino, Juan Enrique Martínez, “se están ejecutando obras por importe de unos veinte millones de euros: dos obras de edificación en Osorno, en la Región de Los Lagos, al sur del país, consistentes en la ampliación y rehabilitación del mercado municipal, que data de los años 50, así como la construcción del nuevo edificio consistorial”. Las obras del nuevo edificio consistorial de Osorno, destinado a acoger las dependencias

de Atención al Vecino, consisten en la construcción de un edificio de ocho pisos más dos subterráneos edificados en hormigón armado.

También se están desarrollando obras ferroviarias. En concreto, la rehabilitación de un patio de maniobras en la localidad de Talcahuano y obras para la ampliación de la frecuencia de la línea férrea entre la ciudad de Concepción y la localidad de Lomas Coloradas.

La primera consiste en la ejecución de 11 tramos de vía y desvíos con sustitución de las vías en el patio de maniobras de Talcahuano. En estas obras se incluyen la sustitución de los desviadores existentes y de las durmientes y rieles en mal estado existentes. También se están ejecutando 4 km de vía sustituyendo durmientes y rieles en mal estado en el tramo troncal de acceso a industrias del puerto de Talcahuano. El bateo se realiza a máquina con balasto de piedra de machaqueo. La obra inclu-

ye el mantenimiento de emergencia del tramo de vía completo durante el periodo que dure la obra.

Las obras entre Concepción y Lomas Coloradas constan de 4 desdoblamientos de vía para la realización de andenes que permitan aumentar la frecuencia de paso del BioTren entre Coronel y Concepción. En las obras está incluido el movimiento de tierras desde el terraplén hasta la capa de subbalasto y balasto, y la instalación de nuevos desviadores y tramos de vía montados sobre durmientes de madera creosotada conectadas con sillas de asiento tipo pandrol y clip tipo pandrol. También se contempla la ejecución de 2 nuevos andenes de hormigón cubiertos con estructura metálica similares a los existentes, con rampas de acceso y marcados de seguridad en zona de acceso. Esta compañía tiene futuro en Chile, ya que “en la actualidad está habilitada para licitar obras en el MINVU y las FF. AA., y durante el año 2014 lo estará en el MOP”, comenta Juan Enrique Martínez.

Ingenieros de Caminos en Chile

Todos los ingenieros de Caminos consultados coinciden en señalar que es relativamente fácil encontrar trabajo en Chile, aunque se vaya allí sin un contrato de trabajo. Sin embargo, como advierte Óscar Díez, “cada vez se está poniendo más difícil”.

Para Joaquim Martí, delegado del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Chile, “los ingenieros en paro que deseen venir a Chile tienen actualmente buenas oportunidades, ya que la tasa de ocupación es muy alta (del 94 %) y hay escasez de técnicos en el área de construcción, y en especial, en la construcción dentro del sector minero”, señala.

El título español está muy bien reconocido y permite trabajar en el sector privado. Sin embargo, para ejercer en el ámbito público y utilizarlo oficialmente en licitaciones, hay que convalidarlo. “Para que un ingeniero de Caminos pueda ejercer como tal en Chile, tiene que convalidar su título, lo cual requiere examinarse de una serie de asignaturas que profundizan en el cálculo sísmico”, comenta José María Rueda, de OHL. “Otra alternativa es la convalidación por un título ‘menor’ denominado constructor civil (ITOP) que no implica el estudio de ninguna asignatura, pero que impide posteriormente su convalidación por el de ingeniero civil”, señala Juan Enrique Martínez, de Ecisa. Para facilitar el ejercicio de los ingenieros de Caminos en Chile y los trámites para la homologación del título, el Colegio de Ingenieros de Caminos ha llegado a un acuerdo con el Colegio de Ingenieros chileno.

Preguntados por la diferencia entre los ingenieros chilenos y los españoles, José María Rueda considera que “lo mejor es una combinación de ambos. Los ingenieros españoles tienen una mayor visión de control de coste y de optimización de recursos, mientras que los ingenieros chilenos tienen un



Joaquim Martí

Delegado del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Chile

enfoque más técnico y burocrático a la hora de ejecutar”. Otro aspecto que destaca Óscar Díez, de FCC, es que los “ingenieros locales tienen mayor conocimiento de las normas y de la forma de trabajar con las diferentes administraciones”, pero también considera que “tiene que haber un equilibrio entre ambos”.

Para Juan Enrique Martínez, de Ecisa, “Chile es un país con una gran influencia española, por lo que en muchos aspectos relacionados con la normativa, educación, etc., existen grandes similitudes. La ingeniería civil en Chile (especialmente en lo referido a cálculo de estructuras) está a un altísimo nivel,



Óscar Díez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Jefe de Obra de FCC

sin embargo en materia de infraestructuras creo que los ingenieros españoles tenemos mucho que aportar”. Y añade, “los ingenieros de Caminos españoles estamos altamente valorados en este país, especialmente en todo lo relacionado con la gestión y productividad de nuestros compañeros”.

Todos ellos consideran que Chile es un país acogedor y no destacan grandes problemas para adaptarse al modo de vida chileno. Según Fernando Prados, “el chileno es muy hospitalario y acogedor”. El único inconveniente que ven es “la distancia. Estamos a más de 10.000 km y no es fácil viajar de vez en cuando a España”, concluye. **ROP**



Juan Enrique Martínez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Gerente de la agencia de Ecisa en Chile



José María Rueda

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Jefe de Obra de OHL



Fernando Prados

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Departamento de Estudios de OHL



Íñigo de Palacio

Embajador de España en Chile

“En Chile hay más de 1.000 empresas vinculadas a capitales españoles”

En cifras de inversión, ¿se puede cuantificar la presencia de las empresas españolas en Chile?

De acuerdo con los datos del Banco Central de Chile, España se situó en 2012 como el primer inversor en Chile, con un stock acumulado de Inversión Extranjera Directa (IED) de 32.263 millones de dólares, por delante de EEUU. En 2012 se invirtieron 4.052 millones de dólares en Chile. Actualmente, la presencia de empresas españolas es muy significativa en muchos sectores de la economía chilena, como infraestructuras, ingeniería, construcción, telecomunicaciones, energía y agua, energías renovables, sector financiero y seguros, tecnologías de la información, agricultura y agroindustria, entre otros. En este país están presentes las grandes multinacionales, pero también muchas pymes. En este momento en Chile hay más de 1.000 empresas vinculadas a capitales españoles.

Los sectores que están despertando mayor interés para la nueva inversión son, además del sector de infraestructuras, los de energías renovables (eólica, solar y mini hidráulica), eficiencia energética, TICs, logística y distribución, salud

y bienestar, seguridad privada, transporte, actividades vinculadas al turismo, servicios personales y servicios empresariales y financieros.

¿Qué volumen de negocio se puede circunscribir al área de infraestructuras?

Según datos del Comité de Inversiones Extranjeras en Chile (CINVER) la inversión en el área de infraestructuras se distingue entre el sector ‘construcción’ y el sector ‘transporte y almacenaje’. En el primer apartado, se incluyen datos sobre inversión en autopistas, calles, puentes, túneles, líneas de ferrocarril etc. En el segundo, se incluyen datos de inversión en infraestructura de transporte (aeropuertos, túneles y puentes, entre otros). Según los datos del CINVER, el total de inversión extranjera en ambos sectores en el período 2009-2012 fue de US\$ 3.723 millones, el total de la inversión de empresas españolas fue de US\$ 1.439 millones, por lo que el porcentaje atribuible a España es el 38,64 % del total.

¿Qué beneficios ofrece Chile para que las empresas españolas inviertan en este país?

Chile es la economía emergente mejor evaluada de la región latinoamericana

y reconocida internacionalmente por sus niveles de regulación y seriedad. En 2010, Chile fue la primera nación sudamericana incorporada como miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). Entre 2004 y 2011, el PIB del país se expandió a una tasa anual promedio de 4,8 %, según cifras del Banco Central de Chile.

En los últimos años, Chile ha seguido una política de apertura económica internacional, denominada “política de regionalismo abierto”, mediante un continuo proceso de liberalización comercial a través de la firma de acuerdos comerciales bilaterales con prácticamente todos los países, entre ellos España y la UE, transformándose en una economía donde el comercio internacional tiene una importante participación.

En un difícil entorno económico internacional, Chile presenta una magnífica oportunidad para empresas y profesionales españoles de alta cualificación. Nuestras empresas y profesionales valoran el entorno humano y el económico, así como la seguridad jurídica y en las transacciones financieras. Hoy, esas nuevas empresas españolas son creadoras netas de empleo para ciudadanos chilenos y reflejan la

Iñigo de Palacio es embajador de España en Chile desde agosto de 2011. Antes fue embajador Representante Permanente Adjunto de España ante las Naciones Unidas en Nueva York y embajador de España en la República de Serbia y embajador de España en Montenegro, con residencia en Belgrado.

Desde su llegada a Chile, el embajador De Palacio ha intensificado los esfuerzos para apoyar y promover la presencia de empresas españolas en Chile, así como la de empresas chilenas en nuestro país. El desarrollo de las relaciones económicas y comerciales constituye uno de los principales retos de su misión diplomática en este país.

paradoja de un mundo globalizado en el que los empleos, a veces, no pueden crearse en aquellas tierras de origen –en muchos sentidos saturadas económicamente–, sino en aquellas en las que se presentan oportunidades, como es el caso de Chile.

Además, algunas de nuestras empresas consideran que Chile es la base ideal para la proyección de sus negocios en el plano regional. Es de destacar, también, la participación de Chile en la denominada “Alianza del Pacífico”, a la que España se ha sumado en calidad de observador, Alianza que constituye un importante proyecto que impulsa decididamente a una región vital de Iberoamérica en su integración, proyectándola hacia el espacio económico asiático.

¿Qué requisitos necesita cumplir un ingeniero de Caminos español para poder trabajar en Chile? ¿Están bien considerados? ¿qué opinión tienen los chilenos de los españoles?

Para que un ingeniero de Caminos español, como cualquier otro profesional, pueda trabajar en Chile es necesario conseguir un visado de residencia, sujeto a contrato de trabajo. Toda la información relativa a las formalidades para conseguir

visado de trabajo y consecuentemente residencia en Chile, aparece indicada en las páginas webs del Consulado General de España en Chile y de la Consejería de Empleo y Seguridad Social de nuestra Embajada

Los ingenieros españoles, como en general los profesionales que llegan a Chile, están muy bien considerados y son muy apreciados en el mercado laboral creciente, dependiendo cada vez más de los sectores de interés, pues, a pesar de la escasez relativa de profesionales locales, se percibe una incipiente saturación en la oferta para profesionales extranjeros.

¿Qué recomendaciones haría a un español que está pensando en una posible instalación en Chile?

En general, la vida en Chile es sumamente agradable y los españoles que vienen a este país no encuentran dificultades mayores en la instalación, ni tampoco en su vida diaria. Nuestras costumbres son muy similares y solo la considerable lejanía constituye un inconveniente para la relación física con España.

La primera recomendación que yo haría es que se informe adecuadamente: en las páginas Webs de la Embajada, del Consulado

General y de las Consejerías puede encontrar información importante, sobre el país, su estructura política y económica, sobre las formalidades exigidas a la entrada del país, sobre los requisitos para obtener un visado de trabajo, y otros muchos detalles.

La Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Chile, ha creado en su página Web un “canal empleo”, herramienta que tiene como finalidad publicar los currículos de profesionales españoles que estén buscando trabajo en Chile y las ofertas de empleo tanto de empresas españolas como chilenas que lleguen a la Oficina Económica y Comercial. El enlace es: http://www.oficinascomerciales.es/icex/cda/controller/pageOfecomeres/0,5310,5280449_131151239_7165466_0_CL_1,00.html.

También, puede consultar y contactar con la Cámara Oficial Española de Comercio de Chile, www.camaco.es.cl. En la Embajada de España en Chile estamos a la disposición de todos nuestros compatriotas para ayudarles y protegerles durante su estancia en Chile, país de oportunidades y que, como todos, requiere de una adecuada preparación y planificación antes de embarcarse en una instalación por motivos profesionales. **ROP**