

**FUNDACIÓN EUROAMÉRICA**  
**FORO CHILE – UNIÓN EUROPEA**  
**SANTIAGO, 28 DE ENERO DE 2005**

**CHILE COMO PLATAFORMA DE INVERSIONES EN  
LATINOAMÉRICA**

**LAS TELECOMUNICACIONES, SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN E  
INFRAESTRUCTURAS**

Lámina  
0

Muchas gracias, Sr. Moderador. Buenos días, Señoras y Señores.

Supone para mi un gran honor comparecer hoy en este importante foro, junto a personalidades chilenas y españolas de tan alto nivel, como el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de Chile, D. Jaime Estévez Valencia, el Presidente ejecutivo de Telefónica Internacional, D. José M<sup>a</sup> Álvarez-Pallete y el Presidente de ENTER D. Carlos López Blanco que me acompañan ahora en esta mesa.

Asimismo, expreso mi agradecimiento y reconocimiento a la Fundación Euroamérica por la procedente y eficaz organización de este Foro Chile – Unión Europea, extraordinariamente realizado con la presencia del Presidente de la República de Chile, D. Ricardo Lagos Escobar y de D. José Luis Rodríguez Zapatero, Presidente del Gobierno de España.

Y también quiero transmitir un sentimiento de satisfacción, que deseo compartir con todos los asistentes, resaltando la magnífica oportunidad que constituye la celebración de este importante encuentro que ofrece la oportunidad de mirar en profundidad hacia el futuro de las relaciones entre Chile y la Unión Europea,

desde la constatación de la magnífica situación actual, que permitirá consolidar un verdadero cambio de escala cualitativo y cuantitativo.

E iniciando mi intervención, diré que pretendo desarrollar la exposición desgranando una serie de puntos concretos que corresponden a ideas claras y precisas.

### **1. El objetivo del bienestar**

La primera idea se refiere al crecimiento del bienestar como objetivo permanente de la sociedad.

Lámina  
1

Examinando nuestro devenir histórico podemos preguntarnos: ¿cuáles son, en cualesquiera circunstancias de lugar y tiempo, las grandes aspiraciones de las sociedades humanas?

Podría resumirse que, para la sociedad, existen obligadamente:

- un primer nivel de necesidades inmateriales, de libertad, de justicia y de paz;
- un segundo nivel de objetivos de educación y salud, previos a la mayoría de las necesidades materiales;
- y un tercer nivel de deseos crecientes de bienestar material, prácticamente ilimitados.

Dejamos, reconociendo su primacía, los objetivos superiores de libertad, justicia y paz, y los también previos de educación – es decir de formación de capital humano - y salud, del cuerpo y del alma, para centrarnos en la aspiración permanente de cualquier sociedad para superar la pobreza y alcanzar cotas cada vez más elevadas de bienestar material.

## 2.- Bienestar y productividad

Lámina  
2

Mi segunda reflexión se basa en la afirmación de que los incrementos de bienestar sólo son posibles con incrementos de productividad.

Al analizar esta aspiración, hemos de partir del reconocimiento de que ninguna familia, ningún grupo, ninguna empresa, ninguna sociedad puede consumir a largo plazo más de lo que produce; y que, en consecuencia, niveles crecientes de bienestar medio por individuo sólo son posibles con niveles también crecientes de producción por individuo, es decir de productividad, circunstancia que de nuevo repercute beneficiosamente en el colectivo a través de la creación de empleo.

Las actividades son siempre realizadas por hombres y mujeres, y tradicionalmente hemos sabido que mayores niveles de educación son condición para lograr aumentos de productividad. Por otra parte, las cotas de bienestar logradas por la sociedad han tenido su fundamento en la evolución de la Ciencia, provocada por el deseo humano de saber y comprender el universo que nos rodea, y de la Tecnología, entendida como la aplicación práctica de los conocimientos científicos adquiridos a procesos y productos útiles para el hombre.

## 3.- Factores de productividad

Lámina  
3

El tercer punto está relacionado con la importancia que, como motor de la productividad, tienen los factores de eficacia internos y externos a la empresa, haciendo mención en primer lugar a los interiores.

En el mundo empresarial, los impulsores básicos para el incremento de productividad, a través de la educación y el desarrollo científico-tecnológico, son las actuaciones en políticas de Recursos Humanos y de I+D+I, herramientas que hoy es preciso aplicar con rigor y eficacia.

#### **4.- Factores externos de productividad**

Lámina  
4

La cuarta idea se refiere a la relevancia de los factores externos a la empresa.

Pero, si internamente la empresa funciona mejor con personal más preparado y con adecuados desarrollos tecnológicos e innovaciones, externamente la empresa resulta más competitiva si su entorno exterior, el territorio en el que actúa, está racionalmente ordenado y dispone de unas facilidades, de unas infraestructuras, más eficaces.

En resumen, educación e I+D+I hacia dentro e Infraestructuras hacia fuera acaban siendo la clave en cualquier país del mundo de la eficacia económica, de la productividad y con ello de la lucha contra la marginación y la pobreza, de la creación de empleo y, en definitiva, del bienestar.

Por el contrario, redes deficientes de Infraestructuras han sido un factor limitativo, y lo siguen siendo, para un eficaz desarrollo de la capacidad competitiva de cualquier país.

#### **5.- La financiación de las Infraestructuras**

Lámina  
5

La quinta reflexión hace mención a la financiación de las Infraestructuras.

Tanto en Chile como en España, es una evidencia que el coste de las infraestructuras acaba siendo sufragado por el ciudadano, bien a través de los impuestos o mediante el abono de una tasa directa por su utilización

Pero en el devenir económico de todos los países, la gestión presupuestaria marcada por un endémico déficit público ha condicionado muy negativamente los capítulos de inversión y el retraso en dotaciones públicas ha seguido aumentando.

En efecto, durante muchas décadas, y en numerosos países, el avance y el bienestar ha estado ligado a la iniciativa y al crecimiento del Estado más que a la iniciativa y al esfuerzo individual. Muchas décadas que han producido un

“empacho de Estado” motivado por el excesivo tamaño del sector público. Y naturalmente, con esa dimensión del Estado, se reduce el peso de la iniciativa y de la gestión privada y, así, el bienestar crece menos que en los países con sectores públicos más reducidos.

Esto significa que, para alcanzar los objetivos previstos por cualquier gobierno - buscando el deseable equilibrio de las cuentas públicas - y, en definitiva, para avanzar más, se requiere indefectiblemente complementar con recursos privados las limitadas disponibilidades de las arcas públicas y, en consecuencia, contar con la participación de empresas privadas. A esta solución todos los países acuden cada vez más y más. Y quiero mencionar expresamente el caso muy significativo de Estados Unidos, cuya economía ha sido tradicionalmente reacia a la financiación extra-presupuestaria de sus infraestructuras del transporte, pero que ha evolucionado a una situación como la actual en que se están lanzando colosales proyectos a financiar por la iniciativa privada.

## **6.- El marco adecuado para el desarrollo de las infraestructuras**

Lámina  
6

La sexta idea trata los condicionantes que deben ser tenidos en cuenta para lograr un eficaz desarrollo de las infraestructuras en cualquier país.

En los últimos años en muchos países, y por supuesto en Chile y en España, hemos logrado resolver con eficacia la demanda de nuevas infraestructuras, si bien debemos constatar que nos queda todavía un largo camino por recorrer.

Y creo que existen algunas lecciones que hemos aprendido en este apasionante recorrido, y que conviene evidenciar para identificar los factores que han contribuido al eficiente desarrollo de nuestras infraestructuras:

- Haber contado con un marco legislativo regulador, anterior a cualquier actuación,
- Disponer de Planes de Infraestructuras definidos previamente,
- Contar con una cartera de proyectos definidos a nivel suficiente

Porque la precipitación y la falta de planificación han sido siempre causa de desorden y, en muchos casos, de decepción. La carencia de un marco regulador lleva en general a un fracaso seguro; la carencia de proyectos adecuados es el mejor sistema para condenar un Plan, aunque haya sido concebido políticamente de forma correcta.

Pero nos equivocáramos si pensáramos que sólo de estos factores depende el éxito de la implantación de un Plan de Infraestructuras. Debemos recordar cuatro factores más que son decisivos para lograrlo, y que sintetizo a continuación:

- Los proyectos deben estar regulados y amparados por normativa regularmente aceptada en los mercados internacionales.
- Los países involucrados en el desarrollo de sus infraestructuras deben evidenciar ante el mercado internacional una imagen de estabilidad institucional y política,
- Son necesarias políticas monetarias rigurosas y respetuosas con los parámetros que exigen diferentes organismos mundiales, y
- La retribución a los promotores debe ser la adecuada, con rentabilidades en condiciones de mercado.

Y lo expuesto hasta ahora me lleva a la siguiente reflexión: No es preciso inventar nada, basta con viajar y ver los que los países han implantado con éxito, y razonar sobre cómo lo han hecho.

Afortunadamente estamos en Chile, que ha hecho estos deberes extraordinariamente bien, por lo que es nuestra obligación examinar el pionero modelo chileno y tomarlo como paradigma del eficaz desarrollo de las infraestructuras en un país moderno.

## 7.- Chile y las infraestructuras

Lámina  
7

**Esta reflexión profundiza en el modelo chileno, pionero y referente mundial en el empleo de la financiación privada para el desarrollo de sus infraestructuras.**

El entorno ideal para el eficiente desarrollo de las infraestructuras en cualquier país, que he desgranado con anterioridad, ha sido asumido y aplicado por Chile.

Los Gobiernos chilenos han propiciado el marco legal adecuado para impulsar la intervención de la iniciativa privada a través de la Ley de Concesiones de Obras Públicas de 1991 – del Ministro Carlos Hurtado –, que fue perfeccionada en 1996 siendo Ministro de Obras Públicas Ricardo Lagos. El actual Reglamento para Contratos de Obras Públicas ve la luz en 2004 ocupando ya Lagos la Presidencia de la República. Constituyen otras piezas legislativas importantes la Ley 19.542 de 1997, que permitió la transformación de los puertos estatales bajo la administración de la Emporchi en empresas autónomas, y la Ley sobre Financiamiento Urbano Compartido de 2003, impulsada por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

En este favorable entorno legislativo, la financiación privada de infraestructuras iniciada en 1992 con la concesión del túnel El Melón ha alcanzado dimensiones que superan cualquier predicción, configurando un modelo reconocido por el Banco Mundial y el Banco Iberoamericano de Desarrollo como el más exitoso del mundo – en términos relativos a la economía del país – y utilizado como referencia de “mejores prácticas” en la región latinoamericana.

La inversión comprometida de más de seis mil millones de US\$ – la mayor parte proveniente del extranjero – prueba la confianza de los inversores en el modelo chileno, reconocido mundialmente como uno de los más transparentes que se conocen, y que permite obtener tasas de rentabilidad aceptables.

La inversión privada materializada en nuevas infraestructuras, que en el periodo 1999-2002 superó a la inversión pública, ha permitido, lógicamente, la

beneficiosa reducción del déficit - desde porcentajes en el entorno del 2% en los primeros años de la década de los noventa para mejorar y entrar en superávit a partir 1999 -, y la liberación de recursos públicos que han podido ser aplicados a las inversiones sociales de mayor relevancia, con un fuerte impacto en la creación de empleo y en la superación de la pobreza.

El enorme esfuerzo realizado por Chile en dotación de nuevas infraestructuras ha propiciado una sustancial mejora de la competitividad del país - y del sector de la construcción en particular - al haber incorporado las mejores prácticas internacionales en instrumentos financieros, ingeniería, tecnologías de la construcción, gestión y equipamientos.

Pero todo este eficaz proceso no hubiera sido posible sin el decisivo y tenaz esfuerzo de la Administración chilena, imaginativa, ágil y muy orientada a los resultados.

Y quiero aquí glosar el especialísimo papel del Presidente Ricardo Lagos, como inspirador, promotor y siempre impulsor de este enorme e innovador proyecto, tanto desde el periodo en que estuvo al frente del Ministerio de Obras Públicas como ahora desde su altísima responsabilidad como Presidente de la República.

## **8.- OHL en Chile**

Lámina  
8

**Realizaré en este punto un breve resumen de las actividades del Grupo OHL en Chile.**

El mercado internacional más consolidado del Grupo OHL es el latinoamericano, con más de treinta años de presencia en actividades de construcción. La línea de negocio de concesiones de infraestructuras, a través de OHL Concesiones, se ha desarrollado con mucha rapidez en los últimos cinco años. Es también muy relevante la actividad en servicios de agua y medio ambiente en la que el grupo interviene a través de la filial INIMA.

Concretamente, la actividad de OHL en Chile se remonta a la década de los ochenta, y ha realizado obras muy significativas en carreteras, ferrocarriles,

puentes, aparcamientos o edificios emblemáticos. Hoy las actuaciones continúan con gran intensidad, evidenciando nuestra decidida vocación inversora en este país y a largo plazo.

OHL cuenta actualmente con proyectos en curso tan emblemáticos como los correspondientes a la construcción del Hospital Militar, en Santiago de Chile; la normalización del Hospital Dr. Víctor Ríos, en Ciudad de los Ángeles; la construcción de varias estaciones y túneles en las líneas 2 y 4 del Metro de Santiago; o la interconexión vial Valparaíso – Viña del Mar en el Metro Regional de Valparaíso.

Mención especial merece el contrato para la construcción, equipamiento, mantenimiento y gestión durante 20 años del Centro de Justicia de Santiago de Chile, actuación pionera en un modelo de concesiones a desarrollar en el futuro, en el que OHL ha comprometido una inversión de 105 millones de US\$.

A través de OHL Concesiones, el Grupo es propietario, con participaciones mayoritarias, de tres concesiones de Autopistas de peaje:

- Autopista Los Libertadores, en explotación 82 km. en la ruta 57 desde Santiago a Los Andes;
- Autopista del Sol, en explotación 140 km. en la ruta 78, desde Santiago a San Antonio; y
- Autopista los Andes, en construcción, 92 km. en la ruta 60 desde Los Andes a Valparaíso.

En cuanto a las actuaciones relacionadas con los servicios del agua, a través de INIMA el Grupo está presente en Chile desde 1996, y ha construido y explota en la actualidad las plantas desaladoras de Antofagasta y Arica. La planta de Antofagasta es la mayor desaladora de Sudamérica.

Este conjunto de autopistas y desaladoras representa una inversión de 780 millones de US\$.

---

Quiero aprovechar la presencia aquí del Ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de Chile, para manifestar nuestra satisfacción por la oportunidad de poder colaborar con el desarrollo del país, y nuestro deseo y disposición a continuar participando más y más con nuestros amigos chilenos, como ya lo venimos haciendo, en nuestros proyectos de construcción, explotación y financiación de infraestructuras.

De hecho, el Grupo OHL tiene previsto realizar inversiones del orden de 300 a 500 millones de US\$, para financiar nuevas infraestructuras, de los que una parte sustancial debe ser destinada a proyectos chilenos.

Y para terminar, quiero manifestar que vivimos hoy en un planeta tierra, absolutamente globalizado e intercomunicado, donde, en el ámbito financiero, la liquidez existente prácticamente no tiene límites y donde países con una Administración seria, eficaz, y transparente - como es el caso de Chile – han sido capaces de movilizar, y seguirán movilizándolo, en beneficio de sus Infraestructura y mediante fórmulas de financiación privada, recursos colosales.

Desde la perspectiva de servicio a la sociedad, que nos ha movido y nos moverá siempre, quiero expresar el mejor reconocimiento a la gestión que está realizando el Gobierno de la República de Chile, en una labor que está permitiendo que las infraestructuras chilenas no sean freno sino impulso al desarrollo del país. Y, desde luego, quiero poner de manifiesto el compromiso firme de OHL de prestar su mejor esfuerzo para colaborar en la materialización de este objetivo.

Muchas gracias a la Fundación Euroamérica, organizadora de este importantísimo Foro, por darme la oportunidad de intervenir hoy aquí, y a todos ustedes por su asistencia.