



Ferrovial Chile

Abriendo las puertas para un mundo nuevo

Hay un “homo mobilis” que busca soluciones para desplazarse por este nuevo mundo que se nos vino encima con una rapidez inusitada. Un escenario complejo y esquivo, donde el planeta necesita respuestas inmediatas para el calentamiento, la contaminación y las grandes congestiones provocadas por la concentración urbana.

Este nuevo ser humano no puede esperar. Requiere movilizarse de una forma eficiente para cumplir con sus responsabilidades, pero también busca mitigar el impacto conciliando un modo de vida en el que se hace urgente la innovación y la tecnología para recuperar al medioambiente del daño causado por el hombre.

El desafío lo recoge Ferrovial como una meta, proponiendo alternativas reales en cada una de sus unidades de negocio para, en definitiva, fortalecer el espíritu de innovación que persigue la eficiencia y la mejora de la calidad de vida de las personas.

Lo lleva en su esencia. Ferrovial, uno de los principales operadores globales de infraestructuras y gestores de servicios a ciudades, está identificando las oportunidades para resolver el enigma que le propone este “homo mobilis”, impulsando las capacidades internas y sinergias entre sus cuatro áreas de negocio: Construcción, Autopistas, Aeropuertos y Servicios.

Si para apenas 30 años más se espera que unos seis mil millones de personas vivan en entornos urbanos, las respuestas deben ser ahora. En cada una de sus unidades, Ferrovial plantea opciones que combinan las tecnologías emergentes con la gestión experimentada para entregar soluciones ante el enorme crecimiento de las ciudades.

Chile no ha quedado inmune. Santiago ya reúne a más de siete millones de personas y además, debido a las características geográficas propias como del país, los desplazamientos son un desafío que para Fe-

rovial ha significado dedicar toda su experiencia para encontrar una salida.

Un reto que está presente en las cuatro áreas de negocios que Ferrovial ha desarrollado desde su llegada a nuestro país.



De las cuatro, la más valiosa. En Bolsa, la mitad del valor de Ferrovial está en el activo que representa la autopista 407 ETR, en Toronto, Canadá, una concesión a cien años y en la que Cintra –el brazo de la compañía dedicada a las autopistas– posee el 43,23 por ciento.

Es precisamente esta unidad la que canaliza todas las concesiones viarias y que en Chile tiene su origen tras ganar las licitaciones para construir los tramos Talca –Chillán (la primera concesión de carretera y que es el comienzo de la historia de las concesiones viales en Chile), Santiago – Talca, Collipulli – Temuco y Temuco – Río Bueno.

Al adjudicarse estos proyectos, Ferrovial decidió a nivel global crear la división de Autopistas, separándolo del área Construcción. Así se crea Cintra con los activos de las autopistas y que hoy participa en las concesiones viales en todo el mundo.

Desde entonces, esta unidad de negocio se encargaría del desarrollo de nuevos tramos, como la carretera Chillán – Collipulli, que terminaría por unir la operación de toda la Ruta 5 Sur que va entre Santiago y Río Bueno.

Una de las principales innovaciones de Cintra sucedió en 1998, a propósito de la concesión del tramo Santiago – Talca. Debido a la extensión, esta obra requería de un sistema de financiamiento que el mercado chileno no estaba preparado para poder cubrir. Es entonces cuando Cintra propone una solución, que consiste en que la concesión pasaba de tener plazo fijo a uno va-





Ferrovial propone alternativas reales para fortalecer el espíritu de **innovación que persigue la eficiencia y la mejora de la calidad de vida** de las personas.





riable para asegurar un valor presente de los ingresos, además del mecanismo de cobertura cambiaria, que permite a la empresa protegerse de la volatilidad de una moneda realizando la operación a futuro fijando en el presente el precio de la divisa.

En esto, Cintra fue pionera. Por primera vez en la historia, lograría que el mercado bajo la regla 144A de Estados Unidos financiara un proyecto de iniciativa privada que, en este caso, generaba ingresos en pesos chilenos.

A partir de este momento, el Estado chileno adoptaría este procedimiento y lo implementaría en todo el sistema, lo que permitió que se pudiera financiar la concesión en Chile y Estados Unidos, simultáneamente.

Este nuevo sistema de financiamiento dio estabilidad y crecimiento al sistema, y a partir de ello, se generó el auge de las concesiones en Chile. Fue una revolución que, hasta ahora, se erige como un modelo de financiación en diversas partes del mundo para desarrollar éste y otro tipo de proyectos en los que los Estados no cuentan con suficientes recursos o que necesitan destinarlos a otros requerimientos urgentes.

En 2006, la compra de BAA, un gigante en la gestión aeroportuaria, impulsó a Ferrovial para crear una filial de aeropuertos (Ferrovial Aeropuertos). Así, podría enfocar la atención de Cintra en el desarrollo de concesiones de infraestructuras no aeroportuarias en todos sus mercados (Europa, Latinoamérica y Norteamérica). Hoy, Cintra está mirando nuevamente a Chile para volver por grandes proyectos de zonas urbanas e interurbanas. Concretamente, la idea es estar presente en las licitaciones de las autopistas que ella misma ha construido. Este mismo año, la primera de esas licitaciones corresponde al tramo Talca – Chillán, el mismo donde aquí comenzó su historia.



La presencia en Chile del sector Aeropuertos de Ferrovial se remonta a 1999, con la adjudicación del primer contrato de concesión que lanzaba el aeropuerto de Cerro Moreno, en Antofagasta, para ejecutar, mantener y operar su terminal de pasajeros, por espacio de diez años.

Ferrovial realizó una inversión de 11 millones de euros en el activo para acondicionar sus instalaciones y edificios pre-

 **Ferrovial Servicios Chile** funciona como un holding, distribuyendo sus servicios a través de sus compañías operativas Steel Ferrovial Servicios, Broadpectrum Chile y Ferrovial Servicios Ambientales.



existentes y ampliar la infraestructura para poder hacer frente al incremento de la demanda. Adicionalmente, se construyeron plantas de tratamiento de aguas residuales para cumplir con la normativa vigente sobre medio ambiente.

La gestión permitió al aeropuerto duplicar sus datos de tráfico, propició el crecimiento económico de la región y permitió que las industrias de la minería y las energías renovables se desarrollaran.

Cerro Moreno, que estuvo en manos del conglomerado hasta 2011, fue uno de los cinco primeros aeropuertos privatizados en Chile y los buenos resultados obtenidos tras la operación le han permitido servir de modelo para privatizaciones posteriores llevadas a cabo en el país.

Junto a ello, el área Aeropuertos creó en 2015 la división Ferrovial Power Infraestructure, que integra todas las actividades de transmisión de energía eléctrica de la compañía y que brinda soluciones integrales, que incluyen el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de líneas de transmisión para proporcionar energía segura, fiable y eficiente a sus clientes.

La primera operación de esta unidad fue cuando en 2016 adquirió Transchile, propietaria de una línea de transmisión de 204 kilómetros que une las subestaciones de Charrúa y Cautín, entre las comunas de Cabrero, en la región del Biobío, y Padre las Casas, en la Araucanía. La línea en configuración de doble circuito a una tensión de 220 kV cuenta con una capacidad de transmisión eléctrica de 500MVA por circuito. Entró en funcionamiento en enero de 2010 y fa-



cilita el suministro de energía eléctrica a más de 300 mil hogares, siendo una de las principales líneas de evacuación de generación hidroeléctrica de la zona centro-sur del país.

Dos años más tarde, tras un proceso competitivo de licitación pública, la compañía Centella, propiedad de Ferrovial, fue seleccionada para la construcción y posterior operación de una línea de transmisión de 250 kilómetros de longitud en la región de Coquimbo. El proyecto, que cuenta con una inversión estimada de 125 millones de dólares, se trata de una línea de doble circuito a una tensión de 220kV y con una capacidad de transmisión de 580MVA por circuito, que permite la unión de las subestaciones Nueva Pan de Azúcar y Punta Sierra e incluye además la construcción de la nueva subestación Centella.

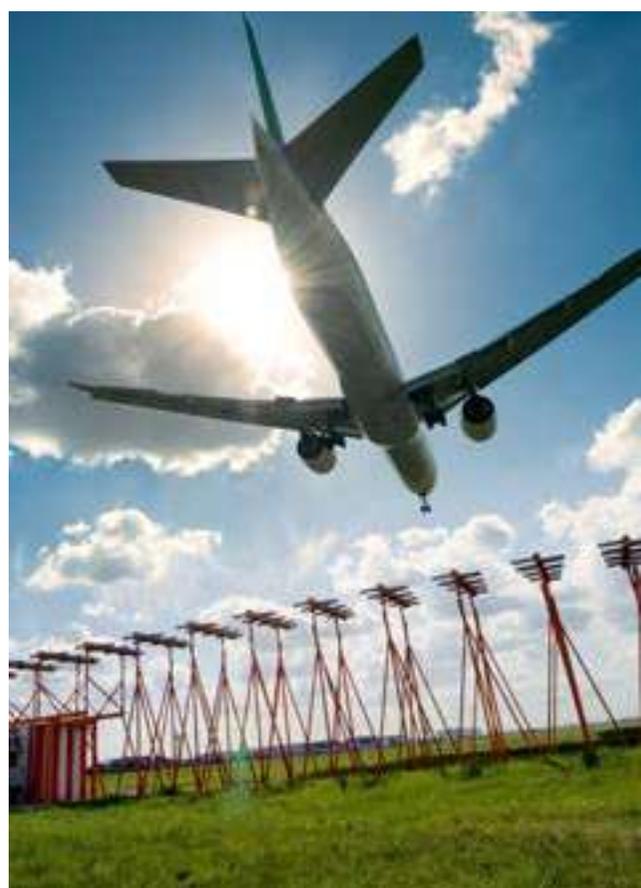
Entre los beneficios de este proyecto se destaca que permitirá la incorporación de fuentes de generación de energía renovable, aprovechando su gran potencial solar y eólico, viabilizando el gran desafío adoptado por Chile que consiste en el proceso de descarbonización de la matriz energética. Además, por ser más barata, favorecerá la reducción del costo de la energía.

El futuro continúa sobre líneas, porque Ferrovial Power Infraestructure identifica el negocio de transmisión eléctrica como uno de sus negocios clave para impulsar la diversificación de su actividad. En cuanto a mercados potenciales, Chile es un punto estratégico, en cuanto al crecimiento a futuro en Latinoamérica.

Si en el conjunto de Latinoamérica las



Algunos de los proyectos emblemáticos de Ferrovial en el mundo son las extensiones de la autopista 407 ETR (Canadá), la construcción del tramo de alta velocidad de California (EE.UU.), la restauración del servicio de trenes Renfe (España), los aeropuertos Heathrow, Glasgow, Southampton y Aberdeen (Reino Unido), la modernización de la línea ferroviaria 7 de Varsovia (Polonia) y la mejora y mantenimiento de la red de carreteras de Melbourne (Australia).







Una de las ideas innovadoras para evitar atochamientos, ya puestas en marcha en localidades como Texas o Virginia, **son las Managed Lanes, basadas en peajes sin barrera** y con tarifa dinámica que garantizan velocidad, seguridad y respeto del medio ambiente.



expectativas para los próximos años son favorables, Chile sobresale como uno de los países con mayor proyección, gracias al plan de inversión en infraestructuras anunciado por el Gobierno, en el que una parte esencial corresponde a proyectos de concesiones.

El plan de inversión del Ejecutivo chileno está estimado en 14 mil millones de dólares para el conjunto del período 2018-2023, y que está enfocado, sobre todo, en el sector del transporte.



El desembarco de Ferrovial a Chile se produce en 1990, de la mano de Agroman, uno de los principales conglomerados constructores de España y que ve en esta parte del mapa un destino interesante, marcado por la seguridad jurídica hacia la empresa y por un marco regulatorio que se cumple a cabalidad.

Elegir a nuestro país fue prioritario para la compañía, cuyos proyectos se mueven entre países top como EE.UU., Canadá, Australia, España, Polonia y Reino Unido. La estabilidad como nación se unió a la amplitud de campo de desarrollo que Chile le permitía a Ferrovial para estas cuatro líneas de negocio.

De ellas, Ferrovial Agroman –vinculada a la construcción– es la que abre la puerta, gracias a una historia que comienza en 1952, cuando se funda Ferrovial en España, relacionada con trabajos ferroviarios.

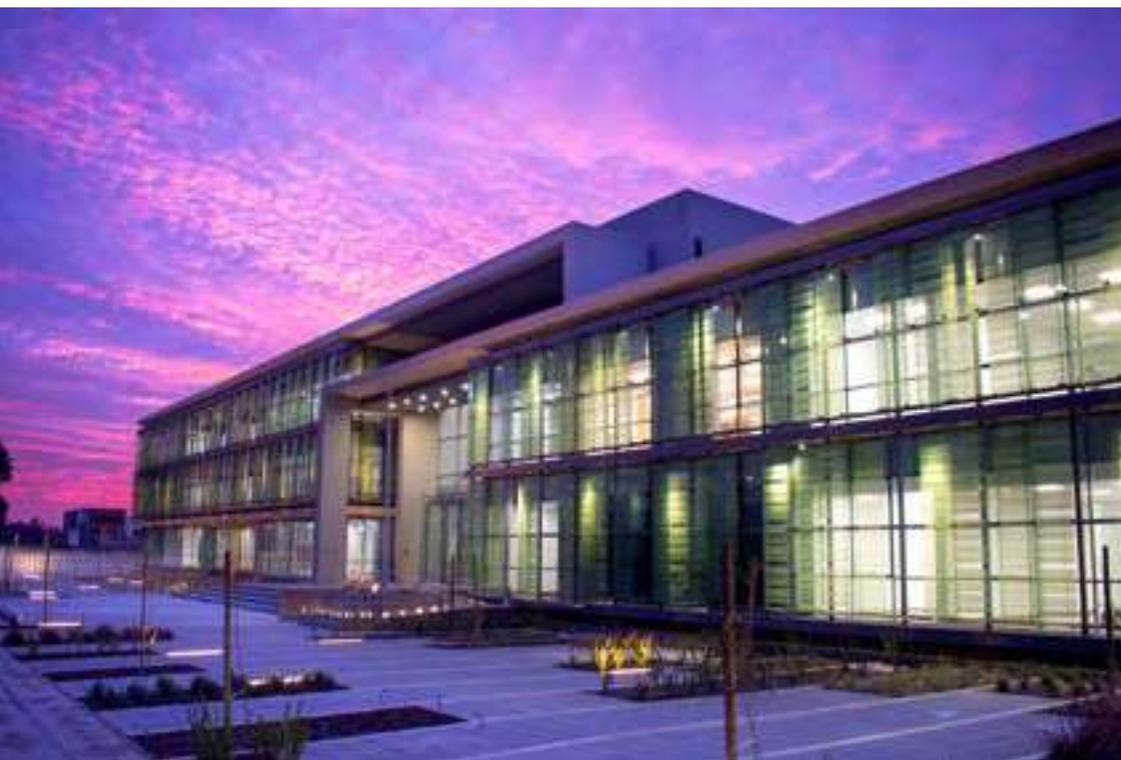
En España hubo una época en que la construcción fue muy fuerte hasta 1992, relacionada con la Expo Sevilla y los Juegos Olímpicos de Barcelona, pero





Santiago también ha experimentado el legado

que la compañía está entregando en materia de construcción. Principalmente, ligado al desafío de mejorar el futuro mediante el desarrollo y operación de infraestructuras y ciudades sostenibles.



en los años siguientes se produjo un decaimiento, que toca suelo en 1995. “Esto hace que las empresas españolas miren a otros lados y Sudamérica –particularmente Chile– asomaba como un mercado interesante, porque volvía a la democracia, necesitaba inversión privada y una imagen hacia el mundo de que quería crecer. Reunía una serie de condiciones que hacía atractivo venir y trabajar aquí”, dice Joaquín Torres, director de Ferrovial Agroman Chile.

Uno de los primeros grandes trabajos de la compañía fue la concesión en 1996 del tramo carretero entre Talca y Chillán. En esta obra, Ferrovial Agroman entendió la importancia de comunicar de una manera eficiente a localidades que hasta entonces contaban con una conexión muy precaria.

Por lo tanto, haber construido este camino permitió no sólo el desarrollo industrial de la zona sino, principalmente, mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

También, entre los trabajos más emblemáticos, está el túnel viario de El Melón, la primera obra pública concesionada del país y que significó desde su construcción

una reducción considerable del viaje hacia el Norte, que hasta entonces se realizaba subiendo la cuesta.

Desde ese momento, Ferrovial Agroman –cuya fusión se produjo en 1999– ha estado detrás de diversas obras de infraestructura que le han cambiado la cara al país. La más trascendente de ellas es, a juicio del ejecutivo, el nuevo diseño de la Ruta 5 Sur, el eje vertebral que ha permitido el desarrollo de nuestro país en los últimos 20 años.

En este proyecto, la empresa construyó 800 kilómetros de extensión hasta Río Bueno, dando un salto cualitativo en la conectividad de millones de habitantes que, hasta entonces, estaban a merced de la interrupción de los caminos cuando así lo dictaba la inclemencia de la naturaleza.

Santiago también ha experimentado el legado que la compañía está entregando en materia de construcción. Principalmente, ligado al desafío de mejorar el futuro mediante el desarrollo y operación de infraestructuras y ciudades sostenibles, el gran impacto que ha tenido Ferrovial Agroman en la capital es la ampliación del Metro en sus líneas 3 y



6, bajo los más altos estándares de seguridad, excelencia operativa e innovación.

Para entender el contexto, antes de la extensión del ferrocarril metropolitano, Metro tenía 103 kilómetros sumando las cinco líneas ya levantadas. Con el despliegue logrado tanto en la línea 3 como en la 6, la ampliación ha totalizado 140 kilómetros, lo que representa haber crecido un tercio del total en apenas dos años.

En esta obra, Ferrovial Agroman ha estado a cargo de la excavación de cinco kilómetros de túneles, la construcción de siete estaciones y los revestimientos de las 28 que las componen, en un



sector en que a la compañía le interesa participar para las futuras ampliaciones de las líneas 7, 8 y 9. Es aquí donde la experiencia de la empresa adquiere mayor relevancia, ya que el trabajo en la línea 7 se realizará con tuneladora, un proceso industrial que Ferrovial Agroman ya ha desarrollado con éxito en la Central Hidroeléctrica de Los Cóndores.

Este desafío –que implica el uso de una TBM (Tunnel Boring Machine), reduciendo la presencia humana en la faena– reencarna con claridad el espíritu innovador que ha estado presente a lo largo de la historia de la empresa en el país. Solu-

En el área de la construcción, un **hito fue levantar el edificio de Telefónica,** que supera los 140 metros.



ciones eficientes y altamente tecnológicas que responden a la urgente necesidad de este “homo mobilis” para desplazarse seguro y con rapidez por la nueva ciudad que se está construyendo.



La cuarta línea de negocios en Chile de Ferrovial está enfocada al área de Servicios, un eje clave dentro de la estrategia de crecimiento rentable para reforzar la posición competitiva y añadir capacidades, así como también la internalización impulsando la actividad en otros países y desarrollando nuevos mercados con una adecuada gestión de riesgos.

De esta manera, se establece esta área de negocios en Chile, porque el país no sólo encaja con los criterios de Ferrovial, sino porque se le considera como una plataforma para la expansión de nuevos mercados tales como la minería e industrias.

La operación en Chile se concreta en 2013 con la compra de Steel Ingeniería,

Ferrovial es la primera **compañía española que certifica sus objetivos de reducción de emisiones por Science Based Targets.**

una empresa de servicios a la minería que cuenta con la combinación de capacidades y cultura para formar parte de Ferrovial. La mayor capacidad de inversión fue una combinación perfecta que redundó en un importante crecimiento de la empresa y, con el tiempo, del negocio total de Ferrovial Servicios en Chile.

Por otra parte, en 2016, Grupo Ferrovial adquirió la empresa Broadspectrum en Australia, la que contaba con actividades en Chile, a través de Broadspectrum Chile, la que a su vez contaba con otra compañía independiente, Ingeniería Ambiental, las que fueron integradas a sus operaciones. De esta forma, Ferrovial Servicios Chile funciona como un holding, distribuyendo sus servicios a través de sus compañías operativas Steel Ferrovial Servicios, Broadspectrum Chile y Ferrovial Servicios Ambientales.

Este grupo específico ha aportado principalmente como proveedores de soluciones y servicios especializados con una amplia gama de servicios críticos e integrales, avalados por la expertiz de



sus 2.791 colaboradores en la gestión de proyectos complejos para las industrias relevantes y la gran minería del cobre, sector altamente competitivo y fundamental para la economía del país.

El conglomerado opera bajo los más altos estándares de seguridad y calidad, posicionándose como parte esencial de la cadena de valor de sus clientes, colaborando a mejorar el resultado de sus negocios, mediante la optimización del rendimiento sustentable, la integridad y el manejo eficiente de sus activos, aportando un valor diferencial.

Su compromiso con los clientes “va más allá de la garantía de una oferta amplia de servicios innovadores que cumplen con los estándares de calidad más exigentes”, como establecen desde la compañía.

Es así como ha ido consolidando su liderazgo en sus cuatro líneas de negocio: Mantenimiento, Servicio a la Operación, Servicios Generales y Medio Ambiente, manteniendo relaciones de largo plazo con importantes clientes y socios estratégicos como Codelco, BHP, Anglo

American, Antofagasta Minerals, Yamana Gold, Glencore, Enel, entre otros.

Junto con ello, Ferrovial Servicios Chile ha impulsado diversos programas de desarrollo que se traducen en numerosas promociones internas y que aportan a la empleabilidad. Un ejemplo de lo anterior es el Programa de Nivelación de Estudios que incentiva a los trabajadores que, por diversos motivos, no pudieron completar su enseñanza media para que terminen sus estudios.

En este ámbito, dentro de los proyectos de acción social que la compañía ha implementado en Chile se agrega la “Escuela de Oficios”, que se alinea con los ejes estratégicos de acción que son la educación y la inclusión laboral, pues se enfoca en formar técnicamente y certificar formalmente a personas con capacidades diferentes, aportando al aprendizaje para la empleabilidad, así como también para contratar colectivos en riesgo de exclusión.

La mirada hacia el futuro es promisoría. No sólo dentro del sector minero,

sino que la aspiración es crecer hacia otros sectores aprovechando las capacidades internacionales con que cuenta Ferrovial Servicios e intentando culminar con éxito los esfuerzos realizados desde 2013.

Ejemplos de estas actividades a las que apuntan, tanto dentro como fuera de la minería, son los “Facility management”, proyectos concesionales y promoción y gestión de proyectos relacionados con la economía circular.

A las puertas de cumplir tres décadas en el país, las cuatro áreas del Grupo Ferrovial en Chile dialogan entre sí para favorecer el objetivo central: dar las soluciones pertinentes que mejoren la eficiencia y la funcionalidad de infraestructuras y de ciudades densamente pobladas.

Cada paso apunta a que este “homo mobilis” se mueva desde respuestas responsables, sostenibles, innovadoras y eficaces, y que ese desplazamiento signifique un aporte para que, en definitiva, sea un ser que contribuya a dejar el mundo mejor de cómo lo ha encontrado.