

# Chile

OPPORTUNITIES IN INFRASTRUCTURE  
2009 - 2010

MINISTRY OF PUBLIC WORKS  

---

FOREIGN INVESTMENT COMMITTEE

OPORTUNIDADES EN INFRAESTRUCTURA



# Chile

OPPORTUNITIES IN INFRASTRUCTURE  
2009 - 2010

MINISTRY OF PUBLIC WORKS  

---

FOREIGN INVESTMENT COMMITTEE

OPORTUNIDADES EN INFRAESTRUCTURA

We would like to thank the following institutions  
for providing information for this book:

*Quisiéramos agradecer a las siguientes  
instituciones por entregarnos valiosa información  
para este libro:*



**GOBIERNO DE CHILE**  
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

[www.mop.cl](http://www.mop.cl)



[www.copsa.cl](http://www.copsa.cl)



[www.cchc.cl](http://www.cchc.cl)



[www.aic.cl](http://www.aic.cl)



CHILE, OPPORTUNITIES IN INFRASTRUCTURE 2009 -2010

Foreign Investment Committee. All rights reserved.  
Requests to reproduce part or all of this publication should be sent to  
[chileinvestment@cinver.cl](mailto:chileinvestment@cinver.cl)

First edition, 2,000 copies. July 2009  
Printed by Maval  
Designed by [www.vox.cl](http://www.vox.cl)  
Printed in Chile

*CHILE, OPORTUNIDADES EN INFRAESTRUCTURA 2009 - 2010*

*Comité de Inversiones Extranjeras, todos los derechos protegidos.  
Para solicitar permiso para la reproducción dirigirse a [chileinvestment@cinver.cl](mailto:chileinvestment@cinver.cl)*

*Primera edición, 2.000 copias. julio de 2009  
Impreso en Maval  
Diseño [www.vox.cl](http://www.vox.cl)  
Impreso en Chile*

## ■ CONTENTS / CONTENIDOS

■ Editorial .....	6
■ Sustained growth / <i>Crecimiento sostenido</i> .....	10
■ Infrastructure concessions for the future .....	14
<i>Concesiones para el futuro</i>	
■ Portfolio of concession projects, 2009 - 2010 .....	18
<i>Cartera de proyectos de concesiones 2009-2010</i>	
■ Foreign investment legal framework .....	24
<i>Marco legal de la inversión extranjera</i>	
■ Foreign investment in infrastructure .....	30
<i>Inversión extranjera en infraestructura</i>	
■ Chile fifteen years of concessions .....	40
<i>Chile, 15 años en materia de concesiones</i>	
■ The concessions system: the pillar of Chile's connection .....	50
to the rest of the world	
<i>Sistema de concesiones: Pilar de conectividad con el mundo</i>	
■ Legal framework of the concessions system .....	52
<i>Normativa legal del sistema de concesiones</i>	
■ Construction, the foundation of development .....	53
<i>Construcción, base del desarrollo</i>	
■ Engineering services: a new export .....	59
<i>Servicios de ingeniería, nueva exportación no tradicional</i>	
■ Foreign investors' testimonies .....	62
<i>Testimonios de inversionistas extranjeros</i>	



# Chile

## Geography / Geografía

Chile is located in the southwestern part of South America and includes an Antarctic territory that stretches down to the South Pole. Its most western territory is Easter Island which forms part of Polynesia. Chile's varied topography ranges from the Atacama Desert with its great mineral wealth - principally copper and nitrates - in the north to the agricultural and wine-growing Central Valley, where the capital Santiago is located, and to the woods, lakes and fjords of the south.

*Chile está situado en el extremo sudoccidental de América del Sur y se prolonga en el continente antártico hasta el Polo Sur. Su provincia más occidental es Isla de Pascua, en Oceanía. Posee una diversidad topográfica que comprende el Desierto de Atacama por el norte que contiene gran riqueza mineral, principalmente cobre y nitratos. El valle central, incluyendo la capital, Santiago, alberga la agricultura y vitivinicultura y hacia el sur, el país tiene bosques, montañas, lagos, glaciares, fiordos y canales.*

### Area / Superficie

Mainland & islands / Continental e insular	: 756,096 km <sup>2</sup>
Antarctic / Antártica	: 1,250,000 km <sup>2</sup>
Total / Total	: 2,006,096 km <sup>2</sup>

Mainland length : 4,200 km  
*Longitud continental*

Administrative divisions : 15 regions, 53 provinces and 346 municipal districts  
*División político administrativa 15 regiones, 53 provincias y 346 comunas*

Government : The President of the Republic serves as head of state and head of government. Since March 2006, this post has been held by Michelle Bachelet.  
*Gobierno*  
*Está encabezado por un Presidente de la República, quien es el jefe de Estado y de gobierno. Desde marzo de 2006, este cargo es ejercido por Michelle Bachelet.*

## Social / Social

Population / Población	: 16.6 million
Population density / Densidad	: 20.4 inhabitants/km <sup>2</sup>
Official language / Idioma oficial	: Spanish
Currency / Moneda	: Peso
Literacy rate / Tasa de alfabetización	: 97%
Life expectancy / Esperanza de vida	: 78 years

## Economy / Economía

GDP 2008 / PIB 2008	: US\$ 169 billion
GDP per capita (nominal, 2008) / PIB per cápita (nominal, 2008)	: US\$10,814 (IMF)
GDP per capita (PPP, 2008) / PIB per cápita (PPP, 2008)	: US\$14,688 (IMF)
Unemployment rate (2008) / Tasa de desempleo (2008)	: 7.8%
GDP growth (2008) / Crecimiento del PIB (2008)	: 3.2%
Exports (2008) / Exportaciones (2008)	: US\$66,456 million
Imports (2008) / Importaciones (2008)	: US\$57,610 million
Fiscal surplus (2008) / Superávit Fiscal (2008)	: 5.2% of GDP

## The new challenge / *El nuevo desafío*

In 1993, the Ministry of Public Works (MOP) launched a concessions system as a vehicle for private-sector participation in the development of the infrastructure that Chile required. This initiative subsequently became a state policy with cross-party support.

Under this system, the MOP defined three priority areas: infrastructure to foster social integration, infrastructure to facilitate regional integration, and infrastructure to promote Chile's economic development.

These public-private partnerships have permitted the construction of urban highways, intercity roads and airports that would otherwise have taken over a quarter of a century to complete. Between 1995 and 2008, 55 projects, representing a total investment of close to US\$11.5 billion, were implemented under the concessions systems in addition to extensive direct public investment in infrastructure.

The projects in which the private sector has participated through concessions include Highway 78 to San Antonio, Highway 68 between Santiago and Valparaíso, and the upgrade of a 1,500-km stretch of Highway 5 between La Serena and Puerto Montt. This latter project comprised eight different concession contracts and included new infrastructure such as the southern access to Santiago and by-passes for the cities of Los Ángeles and Temuco.

In addition, the system permitted the improvement of road infrastructure in Greater Santiago and the construction of new airports, prisons, public buildings, customs complexes and facilities for recreation and the arts as well as public transport and parking infrastructure.

These projects were key in reducing the infrastructure deficit that Chile faced at the beginning of the 1990s and in equipping it with the modern infrastructure it boasts today.

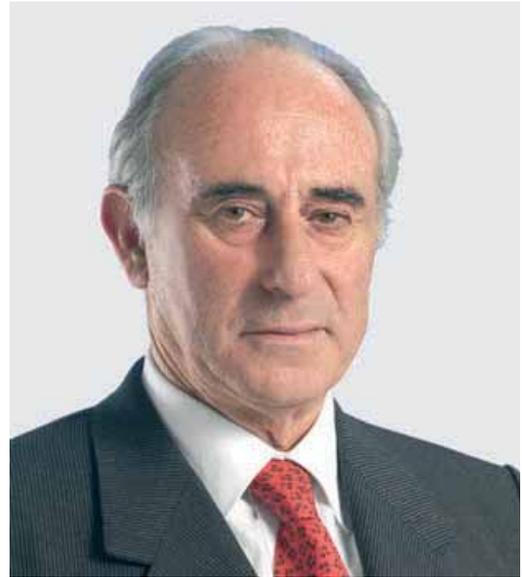
The past thirty years have brought far-reaching social and economic changes: important innovations in technology and communications, new processes of integration, the expansion of markets, global warming and demographic change. These pose enormous challenges, including the need for top-quality infrastructure.

Chile has a promising future and is well placed to address these new challenges and, over the next ten years, to achieve a major advance in its development. That is why, with our eyes on the future, we are drawing up new plans for our country's infrastructure.

Over the next decade, Chile will need to at least double investment in public infrastructure in order to increase its insertion into the global economy and its internal integration, expand its main activities, improve the quality of its services, reduce costs, develop more projects and have more engineering expertise at its disposal. In that way, we will be able to maintain the dynamism of our exports of goods and services as the motor of our economic growth.

This calls for important investments in Chile's roads, ports and airports as well as the construction of irrigation reservoirs and, in conjunction with the Housing Ministry and local governments, the development of urban infrastructure to create cities that are more hospitable and offer better quality of life for their inhabitants.

For potential investors, this book provides information about the legal framework for these projects as well as about Chile's construction industry, the progress Chile has achieved so far in public infrastructure and, particularly, the concession projects that it hopes to develop over the next few years.



**Sergio Bitar Ch.**  
Minister of Public Works

*En 1993 el Ministerio de Obras Públicas (MOP) invitó al sector privado a participar en las inversiones en infraestructura que el país necesitaba, a través del sistema de concesiones. La iniciativa pasó a constituir una política de Estado avalada por todos los sectores políticos del país*

*El MOP definió tres líneas principales de acción: infraestructura para la integración social, para la integración internacional e infraestructura para el desarrollo productivo.*

*La política de asociación público-privada ha sido capaz de lograr la construcción de autopistas, carreteras y aeropuertos que en otras circunstancias habría tomado más de 25 años en completarse.*

*Además de la cuantiosa inversión pública directa, desde 1995 hasta 2008, el gobierno de Chile logró materializar 55 obras con una inversión cercana a US\$ 11.500 millones. Durante estos años, la inversión con participación privada en concesiones se tradujo en obras como la Ruta 78 hacia San Antonio, la Ruta 68 que une Valparaíso con Santiago o la Ruta 5, entre La Serena y Puerto Montt, con una longitud total de 1.500 km, dividida en ocho diferentes tramos concesionados, incluyendo nuevas autopistas, como el Acceso Sur a Santiago y los by-pass a Los Ángeles y Temuco.*

*A ello se suma la consolidación de las autopistas urbanas en la Región Metropolitana, el desarrollo de proyectos de aeropuertos, recintos penitenciarios, edificación pública, complejos aduaneros, espacios recreacionales y culturales, estacionamientos públicos e infraestructura para el transporte público.*

*Todas estas obras han dotado a Chile de una infraestructura moderna, contribuyendo a reducir de manera importante el déficit existente en el país a inicios de los '90.*

*En las últimas tres décadas se han producido cambios profundos en nuestras sociedades y economías: grandes innovaciones tecnológicas, de comunicaciones, nuevos procesos de integración, ampliación de mercados, cambio climático y evolución demográfica. Esto nos plantea enormes desafíos y la necesidad de generar una infraestructura de excelencia.*

*Chile vive un período auspicioso y está capacitado para encarar esos nuevos desafíos. Tenemos las mejores condiciones para dar un gran salto hacia el 2020. Por esto, estamos generando nuevos planes de infraestructura con una mirada de futuro.*

*Chile debe a lo menos duplicar la inversión en infraestructura pública en la próxima década para elevar su inserción internacional, la integración del territorio nacional, la expansión de sus actividades principales, mejorar sus servicios, reducir costos, elaborar más proyectos y contar con más ingeniería. Así mantendremos el empuje de las exportaciones de bienes y servicios como motor de crecimiento.*

*Para ello, debemos materializar trascendentales obras públicas en infraestructura vial, puertos, aeropuertos y embalses, acompañadas de nuevas transformaciones urbanas junto al Ministerio de la Vivienda y los municipios para lograr ciudades más amigables y con una mejor calidad de vida para su población.*

*Este libro entrega información importante para potenciales inversionistas, relacionada con las bases jurídicas y legales para invertir, la realidad del sector de la construcción y lo avanzado hasta la fecha en el ámbito de la infraestructura. Especial atención se da a la nueva cartera de proyectos en el ámbito de las concesiones para los próximos años.*

Sergio Bitar Ch.  
Ministro de Obras Públicas



VESPUCIO SUR HIGHWAY, COURTESY OF COPSA  
AUTOPISTA VESPUCIO SUR, GENTILEZA DE COPSA

## Investment opportunities / *Oportunidades de inversión*

**T**he standards of a country's infrastructure are a vital component of its competitiveness and have a key impact on its economic growth and ability to reduce inequality in many of its guises. Any country that aims to function efficiently needs to have sound transport and communications infrastructure.

In Chile, the government, the business sector and, indeed, the country as a whole understand that infrastructure is basic for accelerating economic growth and improving the quality of life of Chileans. Over the last 20 years, Chile has transformed its infrastructure in a process that coincided with, and was one of the main causes of, its dynamic economic development.

Chile's dynamism was highlighted in the World Economic Forum's Global Information Technology Report 2008-2009. It drew attention to the attractiveness of Latin American countries for investment in infrastructure and placed Chile at the head of its regional ranking.

The concessions or public-private partnership system that Chile has used to finance the construction of infrastructure such as roads, ports, airports and prisons has allowed the government to devote resources to other types of public works that the country requires as it approaches the celebration of its bicentenary.

Foreign investment has played a very important role in the development of infrastructure in Chile. Over 120 companies, including foreign investors from at least eight countries, have participated in the tenders issued by the Public Works Ministry for projects, ranging from US\$8 million to as much as US\$850 million, and injected US\$570 million a year into the country's infrastructure. The know-how, technology and resources committed by overseas companies have contributed directly to Chile's economic development.

Foreign capital and engineering will continue to play a valuable role in the construction of more and better infrastructure and, combined with local capabilities, will add to the important achievements of the recent past. We hope that the information contained in this book will prove useful to potential foreign investors to whom we would, moreover, like to extend an invitation to participate in the dynamic development of Chile's infrastructure.



**Liliana Macchiavello Martini**  
Executive Vice-President  
Foreign Investment Committee

*La infraestructura es un componente esencial para la competitividad de un país, que impacta significativamente en su crecimiento y en la reducción de las inequidades en muchas de sus formas. De hecho, una buena infraestructura en transporte y comunicaciones es un requisito básico para el funcionamiento eficiente de cualquier nación.*

*En Chile, tanto el gobierno como los empresarios y el país entero entienden que la infraestructura es básica para acelerar el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. De hecho, nuestro país ha dado un vuelco positivo en su infraestructura en los últimos 20 años. Este desarrollo ha coincidido y, en gran parte ha sido causa, del dinámico desarrollo económico experimentado en las últimas dos décadas.*

*Reconociendo el dinamismo de la economía chilena, en esta materia, recientemente el Foro Económico Mundial, en su Reporte Global de Tecnologías de la Información, de marzo de 2009, creó un apartado concerniente al atractivo que tienen los países latinoamericanos para atraer inversión privada en infraestructura. En este ranking, Chile se alzó como el país más atractivo de la región para este tipo de inversiones.*

*El sistema de concesiones o asociación pública-privada que se ha aplicado en Chile para financiar la construcción de carreteras, puertos, aeropuertos, cárceles, entre otros, ha permitido al gobierno destinar recursos a otro tipo de obras que nuestro país necesita de cara al Bicentenario.*

*La inversión extranjera ha jugado un rol muy relevante en el desarrollo de la infraestructura en Chile. En los procesos de licitación que ha llevado a cabo el Ministerio de Obras Públicas, han participado más de 120 compañías; se han diseñado diversos proyectos desde US\$ 8 millones a US\$ 850 millones; han participado inversionistas extranjeros de a lo menos ocho países y se han inyectado US\$ 570 millones a la industria por año. El know how, la tecnología y los recursos que han puesto los privados extranjeros en estos procesos, han contribuido directamente a la economía nacional.*

*Tal como ha sido la experiencia chilena en los últimos 15 años, el capital y la ingeniería extranjera seguirán siendo valiosos para construir más y mejor infraestructura. Sin duda, estos factores se combinarán con la capacidad nacional para acrecentar los importantes logros del pasado reciente. El presente libro está destinado a entregar información valiosa a potenciales inversionistas con miras a invitarlos a formar parte del dinámico desarrollo de la infraestructura chilena.*

*Liliana Macchiavello  
Vicepresidente Ejecutivo  
Comité de Inversiones Extranjeras*



DEL MAIPO HIGHWAY, COURTESY OF COPSA  
AUTOPISTA DEL MAIPO, GENTILEZA DE COPSA

## Sustained growth / Crecimiento sostenido

The Chilean economy is widely renowned for its track record of sustained growth. Between 1990 and 2008, it expanded at an average annual rate of 5.8% and was among the world's thirty fastest-growing economies.

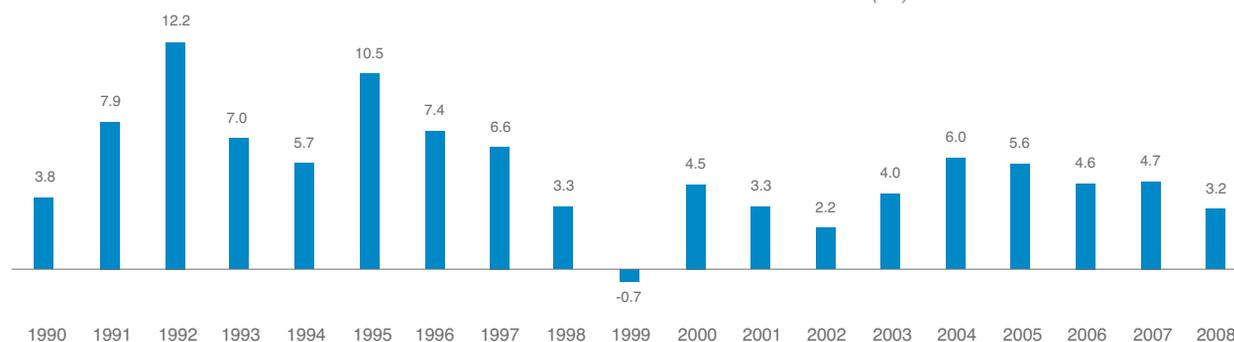
The Central Bank of Chile estimates that, in 2008, GDP grew by 3.2% to US\$169.5 billion while per capita income in purchasing power parity (PPP) terms reached US\$14,688.

In 2008, financial and business services comprised Chile's largest economic sector, accounting for 16.8% of GDP, followed by manufacturing (15.8%), personal services (10.8%), retail, restaurants and hotels (10.5%), transport and communications (10.1%), construction (7.5%) and mining (6.7%).

*La economía chilena es reconocida por su trayectoria de crecimiento sostenido. Entre 1990 y 2008, se expandió a una tasa anual promedio de 5,79%, lo que la sitúa entre las treinta economías más dinámicas del mundo.*

*De acuerdo al Banco Central de Chile, durante 2008 el país creció 3,2%, el Producto Interno Bruto (PIB) fue de US\$ 169.458 millones y el ingreso per cápita se situó en US\$ 14.688 (ajustado por Paridad de Poder de Compra). El mayor aporte al PIB fue realizado por los Servicios financieros y empresariales, que contribuyó al 16,8%, seguido por la Industria manufacturera con 15,8%; Servicios personales, 10,8%; Comercio, restaurantes y hoteles, 10,5%; Transporte y comunicaciones, 10,1%; Construcción, 7,5%; y Minería, 6,7%.*

Chile: Annual GDP Growth, 1990-2008 (%)  
Chile: crecimiento anual del PIB 1990-2008 (%)



Sources: Central Bank of Chile ([www.bcentral.cl](http://www.bcentral.cl)) and IMF ([www.imf.org](http://www.imf.org))

Fuentes: Banco Central de Chile ([www.bcentral.cl](http://www.bcentral.cl)) y FMI ([www.imf.org](http://www.imf.org))

Fiscal discipline is one of the pillars of Chile's solid international image. As from 1990, the government ran a sustained budget surplus which was not interrupted until the economic contraction of 1999, when the fiscal deficit represented 2.1% of GDP.

In 2000, the government introduced a new fiscal policy rule to maintain a structural budget surplus equivalent to 1% of GDP. In 2008, this was reduced to 0.5% of GDP and, in 2009, will drop to 0% in order to permit greater fiscal stimulus in the face of the international economic crisis. This policy has the advantage of ensuring medium-term fiscal restraint while permitting countercyclical measures in periods of slower economic growth. In 2007, the fiscal

*La disciplina fiscal es uno de los pilares de la sólida imagen internacional de Chile. A partir de 1990, las cuentas fiscales han tenido un superávit sostenido, que sólo se interrumpió como consecuencia de la contracción económica registrada en 1999, cuando el déficit fiscal representó el 2,1% del PIB.*

*En el 2000, el gobierno introdujo una nueva regla de la política fiscal, que pretende mantener un superávit fiscal estructural equivalente al 1% del PIB que, a contar de 2008, fue rebajada a 0,5% del Producto Interno Bruto y que durante 2009, debido a la crisis económica mundial, disminuirá a 0% con el fin de generar mayor expansión vía la política fiscal. Esta política tiene la ventaja de asegurar la restricción fiscal a mediano plazo, a la vez que permite medidas contracíclicas en períodos de crecimiento lento de la economía. En 2007, el*

surplus reached 8.8% of GDP, its highest level in twenty years, and, in 2008, represented 5.2% of GDP.

The structural surplus rule has been praised by different international organizations, economists and businesspeople for having positioned Chile as one of the few emerging economies able to implement fiscal stimulus policies.

No country is immune to the current uncertainty in the international economy but Chile has shown itself to be on a strong footing to weather the crisis. Indeed, in March 2009, Moody's Investors Service raised Chile's long-term foreign-currency sovereign rating from A2 to A1, citing its solid institutional and public policy framework as giving the country resilience in the face of the global financial crisis. "Chile's favorable credit profile also benefits from an economic policy framework designed to mitigate macroeconomic volatility, a condition particularly relevant given current global conditions," stated the agency. It also added that this positive outlook reflects its view that Chile is better positioned than other similarly-rated countries to withstand the external crisis and improve its credit profile further once the world economy recovers.

*superávit fiscal alcanzó el 8,8% del PIB, el mayor en 20 años y en 2008 se situó en 5,2% del PIB.*

*Hasta abril de 2009, la regla del superávit estructural había sido aplaudida por distintos organismos internacionales, economistas y empresarios, ya que ha permitido a Chile ser uno de los pocos países emergentes capaz de aplicar políticas fiscales estimulantes.*

*Considerando el incierto panorama mundial económico que se desencadenó en 2008 y de cuyos efectos ningún país ha estado inmune, Chile ha demostrado estar en buenas condiciones para enfrentar la crisis. De hecho, la agencia clasificadora de riesgo Moody's Investors Service en marzo de 2009 mejoró la calificación de la deuda soberana en divisas extranjeras a largo plazo del país desde A2 a A1, argumentando que el sólido marco institucional y de políticas públicas daba al país un fuerte escudo frente al impacto de la crisis financiera global. "El favorable perfil crediticio de Chile se beneficia además de un marco de políticas económicas diseñado para mitigar la volatilidad macroeconómica, una condición particularmente relevante dada la actual situación global", dijo la agencia y añadió que este positivo panorama refleja la creencia de que Chile está mejor posicionado que otros países con calificaciones similares para capear la tormenta externa y mejorar su perfil crediticio una vez que la economía global se recupere.*

Chile's Sovereign Ratings (As of March 2009)	
<i>Tasas de crédito soberano de Chile (a marzo de 2009)</i>	
Fitch Ratings	A
Standard & Poor's	A+
Moody's	A1

Source: Ratings agencies.  
Fuente: Agencias clasificadoras.

Chile's resilience was also borne out by the 2009 World Competitiveness Yearbook, published by Switzerland's Institute for Management Development (IMD) in mid-May. The report included a stress test to measure countries' ability to withstand the financial crisis and improve their competitiveness in the near future. In this test, Chile took 15th place, ahead of all other countries in the Americas including the United States and Canada.

*Reforzando lo anterior es que Chile salió como uno de los países mejor preparados para enfrentar la crisis, según el Institute for Management Development (IMD) de Suiza, que en su informe anual de Competitividad (publicado a mediados de mayo) incluyó una prueba de stress que midió la capacidad de las economías para resistir a periodos recesivos y mejorar su competitividad futura. En este test, Chile se ubicó en el lugar número 15 del ranking, alcanzando la mejor posición de América y superando a Estados Unidos y Canadá.*

In the overall IMD Competitiveness Ranking 2009, Chile improved its position, taking 25<sup>th</sup> place and ranking just after countries that included Israel, Belgium, the United Kingdom and Ireland and ahead of France, the Czech Republic, Peru and Spain. Chile also maintained its position as the highest-ranking Latin American country.

In calculating the ranking, the IMD analyzed 245 different variables divided into four areas: economic performance, business efficiency, government efficiency and infrastructure. In the first two categories, Chile climbed eight positions and, in the case of economic performance - where it ranked 35<sup>th</sup> - this reflected its resilience to economic cycles and incoming foreign investment (where it ranked 13<sup>th</sup> up from 28<sup>th</sup> in 2008).

Similarly, on business efficiency (14<sup>th</sup>), the IMD highlighted the performance of Chile's financial sector (9<sup>th</sup> up from 24<sup>th</sup> in 2008) and the transparency of its financial institutions. On infrastructure, in which the IMD includes educational standards, Chile rose two places to 36<sup>th</sup>, boosted by the qualifications of its engineers and the quality of air transport, while on government efficiency, it dropped four places to 13<sup>th</sup>.

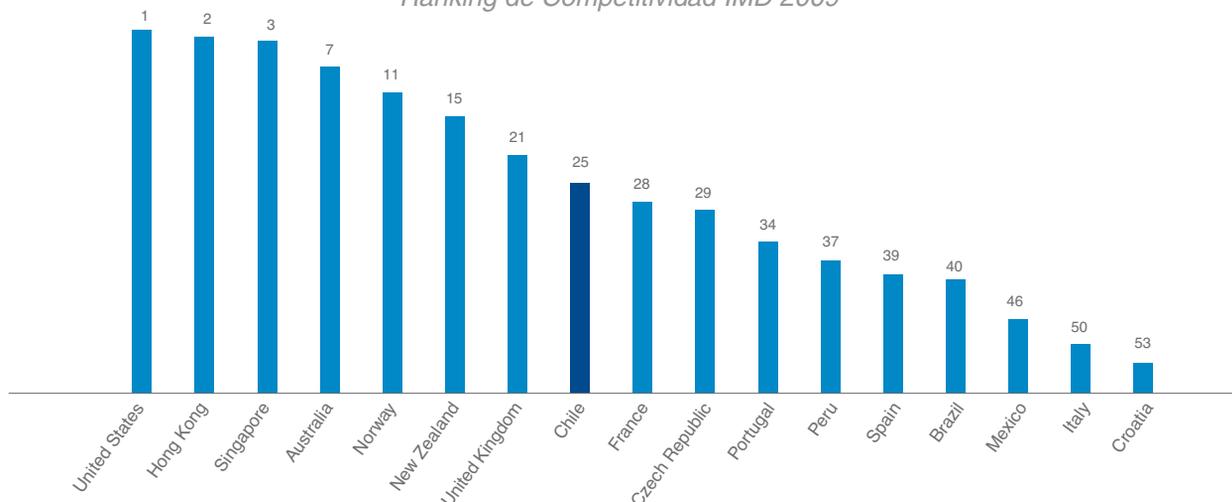
According to the IMD, Chile's strengths include its non-discriminatory treatment of local and foreign investors, its openness to trade, the resilience of its economy to cyclical swings, strict risk management in the financial sector and its attractiveness as a business platform.

A su vez, en el informe global de Competitividad del IMD, Chile mejoró su posición en relación a 2008 situándose en el lugar número 25, manteniendo su liderazgo en América Latina y justo detrás de Israel, Bélgica, Reino Unido e Irlanda y por sobre Francia, República Checa, Perú y España.

En este ranking, el IMD analiza 245 variables que se agrupan en cuatro áreas: desempeño económico, eficiencia en negocios, eficiencia del gobierno e infraestructura y conocimiento. Chile subió ocho posiciones en los dos primeros ítems. Específicamente, en materia de desempeño económico (clasificado en el lugar 35) la mejora estuvo en la resiliencia de la economía a los ciclos económicos y en los flujos de inversión internacional, que escaló del lugar 28 al 13. A su vez, en el concepto de eficiencia en negocios (posición número 14) destacó el desempeño del sector financiero, que pasó del lugar 24 al 9 y la transparencia de las instituciones financieras. En tanto, en infraestructura y conocimiento (lugar 36) Chile escaló dos puestos, destacando la calificación de los ingenieros y la calidad del transporte aéreo; mientras que la eficiencia del gobierno retrocedió cuatro lugares, situándose en la posición número 13.

De acuerdo con el IMD, las fortalezas del país incluyen el tratamiento no discriminatorio de los inversionistas nacionales y extranjeros, apertura comercial, resistencia de la economía a ciclos económicos, estricto manejo del riesgo en el sistema financiero y el ser un país atractivo como plataforma de negocios.

IMD Competitiveness Ranking 2009 (\*)  
 Ranking de Competitividad IMD 2009 \*



\* Out of 57 economies.

Source: Institute for Management Development (www.imd.ch)

\*57 Economías seleccionadas por posición

Fuente: Institute for Management Development (www.imd.ch)

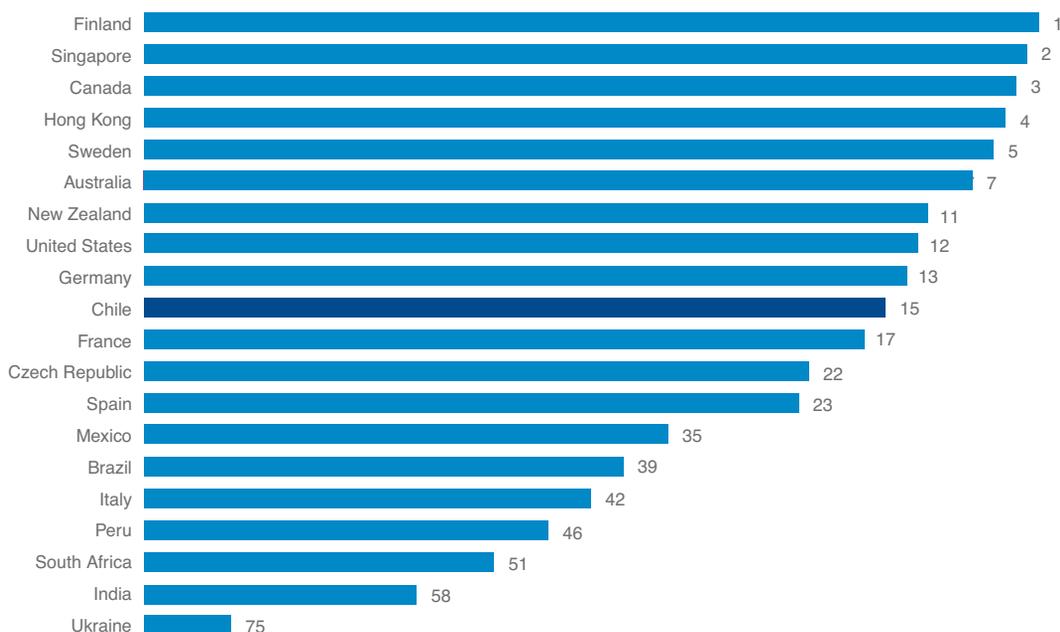
Chile has also improved its position in other international rankings. In the Business Environment Rankings 2009-2013, published by the Economist Intelligence Unit (EIU), it ranked 15<sup>th</sup>, up from 18<sup>th</sup> a year earlier, with 7.69 points out of a maximum of ten. "Chile will continue to lead the regional league in terms of its attractiveness as a business destination," stated the report. "Its long-running commitment to economic liberalisation and structural reform is unlikely to be brought into question," it added.

The ranking, which includes 82 of the world's largest economies, is based on over 90 factors that affect business development. It assesses a country's performance across ten categories: political and institutional environment, macroeconomic stability, market opportunities, policy towards free enterprise, policy towards foreign investment, foreign trade and exchange controls, taxes, financing, the labor market and infrastructure.

*En paralelo, Chile también mejoró su posición en otros rankings. Es el caso del informe del clima de negocios para el periodo 2009-2013 que elabora el Economist Intelligence Unit (EIU) donde el país subió tres puestos desde el lugar 18 al 15, con 7,69 puntos de un total de 10. "Chile mejoró su posición, destacando la capacidad del país para impulsar políticas fiscales contracíclicas, producto del ahorro en el período de altos precios de los commodities, además de la flexibilidad monetaria", especifica la organización, al fundamentar su evaluación sobre la economía chilena. Añade que "el compromiso de Chile a largo plazo con la liberalización económica y reforma estructural no puede ser cuestionado".*

*El ranking, que incluye a las 82 economías de mayor tamaño del mundo, considera más de 90 factores que inciden en el desarrollo de los negocios. En su elaboración, se evalúa el desempeño de cada país en diez áreas clave: ambiente político e institucional, estabilidad macroeconómica, oportunidades de mercado, política respecto de la empresa privada, régimen de comercio e intercambio comercial, sistema tributario, financiamiento, mercado laboral e infraestructura.*

Business Environment Rankings 2009-2013 (\*)  
*Ranking Ambiente de Negocios 2009-2013\**



\*Out of 82 economies.

Source: Economist Intelligence Unit ([www.eiu.com](http://www.eiu.com))

\*Posición entre 82 economías evaluadas.

Fuente: Economist Intelligence Unit ([www.eiu.com](http://www.eiu.com))

## Infrastructure concessions for the future *Concesiones para el futuro*

Since the 1990s, Chile has worked hard to position itself as a reliable international partner. Thanks to its political stability, responsible macroeconomic management and fiscal discipline, it has consolidated its reputation as a country that inspires investor confidence.

Openness to trade and international integration have made a key contribution to Chile's development. The twenty trade agreements it has in place covering 56 countries have, in practice, expanded its domestic market of just 16 million inhabitants to one of over 3.8 billion potential consumers around the world.

Infrastructure development has been important for the expansion of the country. Chile's concessions system, launched 15 years ago, has placed it at the forefront of the development of public infrastructure. Public-private partnerships have converted Highway 5, the north-south backbone of Chile's road system, into a four-lane highway, and have also improved airport infrastructure around the country and built new urban highways in the capital, Santiago

The Ministry of Public Works (MOP) is convinced that the system has made a remarkable contribution to Chile's economic and social development and is crucial for increasing investment while, at the same time, freeing fiscal resources for other uses.

Over 120 companies, including foreign investors from at least eight countries, have participated in concessions bids for projects ranging from US\$8 million to US\$850 million, injecting US\$570 million a year into the country's infrastructure. In addition, the system has incorporated new actors such as insurance companies, risk rating agencies, banks, construction companies and infrastructure operators.

The system's development can be divided into three stages:

1991-1994: El Melón Tunnel, Camino de la Madera (Wood Highway), Northern Access to Concepción and Nogales-Puchuncaví Road;

*Desde los años '90, Chile ha realizado una labor de posicionamiento como socio confiable para la comunidad internacional. Gracias a su estabilidad política, conducción macroeconómica seria y responsable y a la austeridad en el manejo de sus políticas fiscales, nuestro país logró consolidarse como un lugar de confianza para quienes buscan donde invertir sus capitales.*

*En esta tarea, la apertura al comercio e integración internacional, han sido herramientas efectivas para lograr mayores niveles de desarrollo. En la práctica, los 20 acuerdos comerciales que Chile tiene vigentes con 56 países, han expandido el tamaño del mercado local de sus 16 millones de habitantes a más de 3.800 millones de potenciales consumidores en todo el mundo.*

*El desarrollo de la infraestructura ha sido importante para la expansión del país. El sistema de concesiones ha contribuido en los últimos 15 años a posicionar a Chile a la vanguardia en el desarrollo de la infraestructura pública. A través de la alianza público-privado se ejecutó la doble calzada de la Ruta 5, carretera que une a Chile de Norte a Sur; se mejoró toda la red aeroportuaria nacional y se consolidaron las autopistas urbanas en el Gran Santiago, capital de Chile.*

*Para el Ministerio de Obras Públicas, este sistema de concesiones ha contribuido notablemente al desarrollo económico y social del país, por lo que esta alianza es crucial para aumentar la inversión y liberar recursos fiscales hacia otras obras de relevancia nacional.*

*En los procesos de licitación han participado más de 120 compañías; se han diseñado diversos proyectos desde US\$ 8 millones a US\$ 850 millones; han participado inversionistas extranjeros de a lo menos ocho países; se han inyectado US\$ 570 millones a la industria por año y se han incorporado nuevos actores como compañías de seguros, bancos, clasificadoras de riesgo, constructores, entre otros.*

*En este sistema de concesiones se pueden distinguir tres etapas:*

*Primera generación 1991 a 1994: Túnel El Melón, Camino a la Madera, Acceso Norte a Concepción, Camino Nogales Puchuncaví.*

1995-2002: Intercity highways (Highways 5, 68, 78 and 57), airports and urban highways;

2003-2010: Prisons, public buildings, public transport infrastructure, hospitals and the re-tendering of existing projects on completion of their first concession period.

For the period 2009-2011, the system's main challenges are:

**1.** Extension of the scope of highway and other concession projects, particularly:

- Upgrade of Highway 5 from La Serena to Copiapó. As part of the ongoing development of Highway 5, the MOP plans to offer a concession contract for the improvement and maintenance of 190 kms of the highway between La Serena and Vallenar. The concession company will receive toll income as well as a fiscal contribution designed to ensure the contract's profitability. The project envisages a construction period of 32 months and an investment of US\$290 million.

- Award of concession contracts to complete the upgrade of the Américo Vespucio ring road in Santiago.

- Award of concessions for east-west road infrastructure to support the development of clusters in sectors that include mining, agriculture, fishing and special-interest tourism.

- Consolidation of the concessions system as applied to hospitals and prisons.

- Start of maritime concessions under the Plan de Conectividad Austral (Southern Connectivity Plan). This infrastructure and transport services plan seeks to promote economic activities, sovereignty and human settlements in the Los Ríos, Los Lagos, Aysén and Magallanes Regions of southern Chile and to facilitate access to very remote areas.

- Extension of the common electronic tolling system used by highways in Santiago to the main intercity roads out of the city.

**2.** Safety and service standards on concession projects already in operation: This program seeks to raise security norms and standards and service

*Segunda generación 1995-2002: Rutas interurbanas (Ruta 5), Rutas Interurbanas (R68, R78 y R57), Red Aeroportuaria Nacional y Autopistas Urbanas.*

*Tercera generación 2003-2010: programa penitenciario, edificación pública, corredores de transporte, programa hospitalario y relicitaciones.*

*Los desafíos más importantes para el periodo 2009-2011 son:*

*1. Ampliar la magnitud de las rutas y obras concesionadas, en particular:*

- *Dar continuidad y extender el estándar de la Ruta 5, desde La Serena a Copiapó. Con el propósito de continuar con el mejoramiento de la principal Ruta Longitudinal de Chile, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) ha proyectado licitar y entregar a manos de privados el mejoramiento y conservación de 190 km de vialidad interurbana, entre la ciudad de La Serena y Vallenar. Los ingresos para el concesionario se obtendrán por el cobro de tarifas a los usuarios y un aporte del Estado, que permitirá rentabilizar el proyecto. La construcción de esta obra contempla 32 meses y una inversión de US\$ 290 millones.*

- *Terminar el anillo concesionado de Américo Vespucio en el Gran Santiago.*

- *Concesionar rutas transversales que apoyen el desarrollo de los diferentes clusters en operación, incluyendo el clúster minero, agrícola, pesquero y de turismo de intereses especiales.*

- *Consolidar el sistema de concesiones hospitalarias y carcelarias.*

- *Iniciar concesiones marítimas del Plan de Conectividad Austral. Este plan tiene como objetivo el desarrollo de infraestructura y servicios de transporte, a fin de potenciar las actividades económicas, la soberanía y los asentamientos humanos, además de facilitar la accesibilidad a localidades con aislamiento extremo. Cubre las regiones de Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes.*

- *Extender el sistema electrónico de cobro interoperable a las autopistas interurbanas que tienen acceso a Santiago.*

*2. Programa de seguridad y servicialidad de las concesiones en explotación: consiste en actualizar el estándar (upgrade de acuerdo a norma y*

quality on 12 existing concessions and to improve the projects' insertion into the surrounding area (links to other roads, connectivity, lighting, impact mitigation and sanitary standards).

**3. Road maintenance under concession contracts:** This initiative seeks to provide for maintenance of regional networks of paved roads through a concessions program of performance-based contracts, managed by the MOP's Highways Board and based on the Public Works Concessions Law, with standards in accordance with the level of service required in terms of usability, safety, comfort and guarantee of structural stability.

**4. Bridge Concessions Plan:** This forms part of the Bridges Plan which involves a comprehensive evaluation of the current state of existing bridges and possible improvements or replacements. The Plan covers 400 bridges of which 150 are old and, in some cases, have completed or are close to completing their useful life.

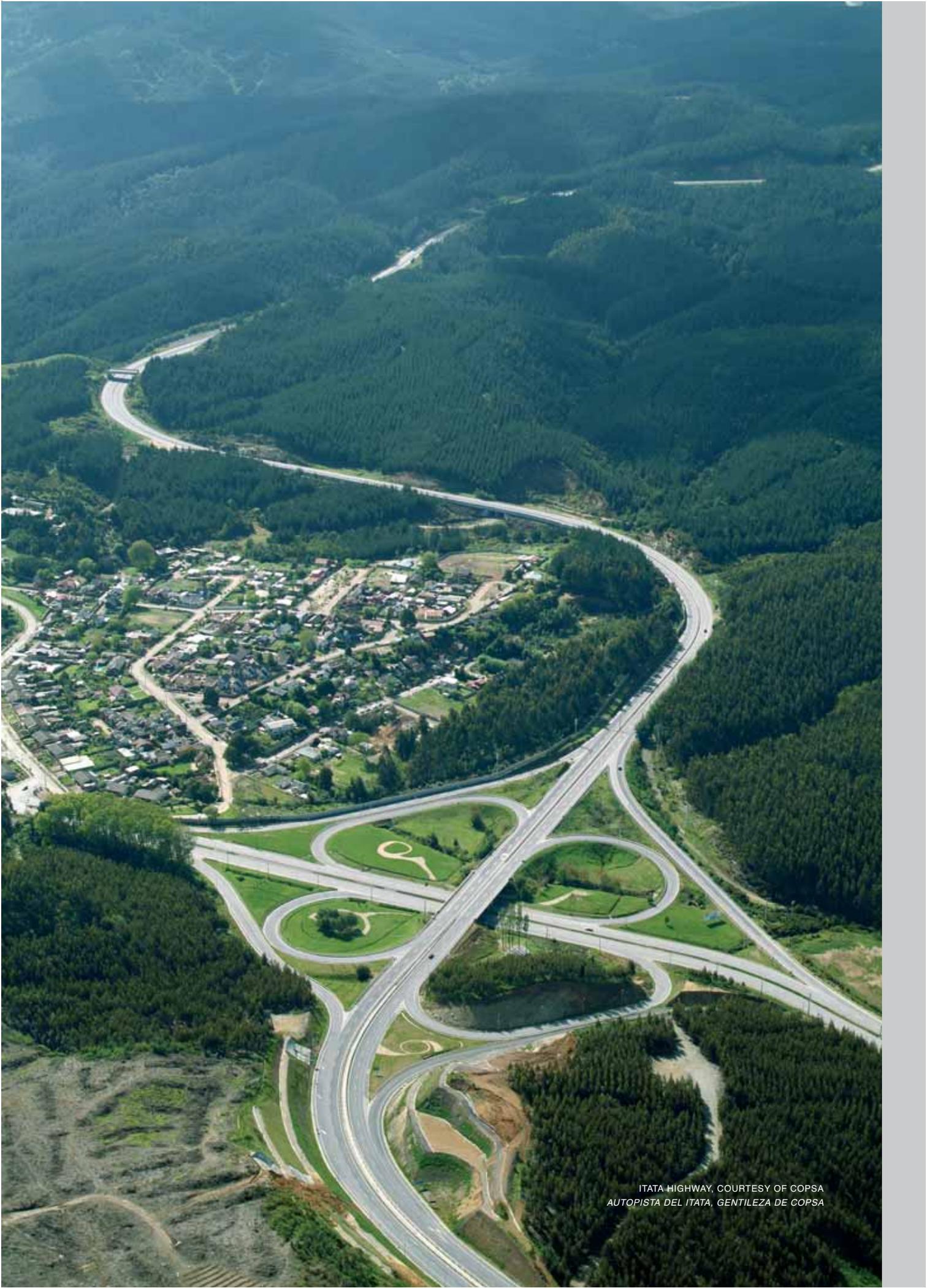
The challenge for 2009 is to issue tenders worth US\$1.3 billion and award contracts for US\$1.1 billion.

*estándares) de seguridad en 12 concesiones y mejorar el servicio en la concesión y el entorno (cambio de servicio, enlaces, conectividad, iluminación, mitigaciones y saneamiento).*

**3. Conservación redes viales mediante concesiones:** *el objetivo es asegurar la conectividad en redes viales regionales pavimentadas con estándares adecuados, mediante un programa de concesiones reguladas por contratos Performance Based Contract (PBC), gestionadas por la Dirección de Vialidad y sustentadas en la Ley de Concesiones de Obras Públicas con estándar de acuerdo a los niveles de servicio determinados por la conectividad plena, la seguridad vial, la confortabilidad y la garantía de estabilidad estructural.*

**4. Plan de Concesión de Puentes:** *Forma parte del Plan de Puentes que supone dimensionar y evaluar de manera integral la conservación, mejoramiento y reemplazo de las estructuras existentes. Se trata de 400 puentes de los cuales 150 son estructuras preexistentes con larga data y en otros cercanos a completar su vida útil o ya la han sobrepasado.*

*El desafío para 2009 es licitar US\$ 1.300 millones y adjudicar US\$ 1.100 millones.*



ITATA HIGHWAY, COURTESY OF COPSA  
AUTOPISTA DEL ITATA, GENTILEZA DE COPSA

## Portfolio of concession projects, 2009 - 2010

This comprises 48 projects around the country, worth a total of close to US\$8.7 billion, as set out below:

<b>Potential calls for bids, 2009</b> 12 new projects (9 proposed by the government and 3 by private companies) US\$1,558 million			
N °	Proponent	Project	US\$ million
1	Government	Re-tender of Antofagasta's Cerro Moreno airport	15
2		Re-tender of Calama's El Loa airport	15
3		Highway 5 North, La Serena-Vallenar	330
4		Port-logistics road infrastructure, Concepción	250
5		Arica-Visviri railway (*)	23
6		New airport, Coquimbo Region (*)	50
7		New prison, Maule Region (*)	60
8		Connectivity, Los Lagos and Aysén Regions - Northern network: Puerto Montt-Chiloé-Palena (*)	60
9		Connectivity, Los Lagos and Aysén Regions - Southern network: Quellón-Puerto Chacabuco and intermediate areas (*)	30
10	Private	Antofagasta Regional Highway	315
11		Concepción-Cabrero Highway and Bío Bío Road Network (*)	250
12		Alternative access roads, Iquique	160
			<b>1,558</b>

(\*) Given the technical characteristics of these projects and the number of public agencies involved, it is not certain that these tenders will be issued during 2009.

<b>Potential calls for bids, 2010</b> 10 projects (6 proposed by the government and 4 by private companies) US\$1,845 million			
N °	Proponent	Project	US\$ million
1	Government	Connectivity Magallanes Region, Puerto Edén-Isla Navarino Network	50
2		Quinta Normal Public Building	20
3		Eastern segment of Américo Vespucio Ring Road	950
4		Gran Avenida Public Transport Lane	70
5		Independencia Public Transport Lane	80
6		J.J. Pérez-Mapocho Public Transport Lane	100
7	Private company	Loa Road Network (*)	200
8		Sports marina and urban renewal of Marga Marga Estuary (*)	80
9		Nahuelbuta Highway (*)	125
10		Puchuncaví-Concón-Viña del Mar Expressway (*)	170
			<b>1,845</b>

(\*) Given the technical characteristics of these projects and the number of public agencies involved, it is not certain that these tenders will be issued during 2010.

## Cartera de proyectos de concesiones 2009 - 2010

Existen 48 proyectos cercanos a US\$ 8.700 millones de cobertura nacional, que se desglosan de la siguiente manera:

<b>Potenciales llamados a licitación 2009</b> 12 nuevos proyectos (9 de iniciativa pública y 3 de iniciativa privada) US\$ 1.558 millones			
N°	Iniciativa	Proyecto	US\$ millones
1	Pública	Relicitación Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta	15
2		Relicitación Aeropuerto El Loa de Calama	15
3		Ruta 5 Norte, Tramo La Serena-Vallenar	330
4		Interconexión Vial Logística Portuaria Concepción	250
5		Ferrocarril Arica - Visviri (*)	23
6		Nuevo Aeropuerto IV Región (*)	50
7		Establecimiento Penitenciario VII Región (*)	60
8		Conectividad X y XI Regiones - Sector Norte, Red Puerto Montt - Chiloé - Palena (*)	60
9		Conectividad X y XI Regiones - Sector Sur, Red Quellón- Puerto Chacabuco e Intermedios (*)	30
10	Privada	Autopista de la Región de Antofagasta	315
11		Autopista Concepción Cabrero y Red Vial del Bío Bío (*)	250
12		Alternativas de Accesos a Iquique	160
			<b>1.558</b>

(\*) Estos proyectos tienen incertidumbre respecto de su llamado a licitación durante el año 2009, dadas sus características técnicas y los organismos públicos involucrados en cada uno de ellos.

<b>Potenciales llamados a licitación 2010</b> 10 proyectos (6 de iniciativa pública y 4 de iniciativa privada) US\$ 1.845 millones			
N°	Iniciativa	Proyecto	US\$ millones
1	Pública	Conectividad Región de Magallanes, Red Puerto Edén-Isla Navarino	50
2		Edificio Público Quinta Normal	20
3		Américo Vespucio Oriente	950
4		Corredor de Transporte Público Gran Avenida	70
5		Corredor de Transporte Público Independencia	80
6		Corredor de Transporte Público J.J. Pérez-Mapocho	100
7	Privada	Rutas del Loa (*)	200
8		Marina Deportiva y Revitalización Urbana del Estero Marga Marga (*)	80
9		Autopista Nahuelbuta (*)	125
10		Autorruta Puchuncaví - Concón - Viña del Mar (*)	170
			<b>1.845</b>

(\*) Estos proyectos tienen incertidumbre respecto de su llamado a licitación durante el año 2010, dadas sus características técnicas y los organismos públicos involucrados en cada uno de ellos.

**Other projects under consideration, 2009 - 2010**

13 initiatives proposed by private companies (8 as proposals and 5 at the presentation stage)  
US\$4,361 million

N °	Stage	Project	US\$ million
1	Proposals	Highway G-21, Access to ski centers	45
2		Costanera Central Highway	500
3		Widening of Kirke Pass navigation channel	11
4		Santiago-Lampa Highway	100
5		Coastal Route: Improvements to transport between Valparaíso and Viña del Mar	150
6		Low-altitude railway tunnel and operation of the Transandino Central Railway	3,000
7		Highway 78-Highway 68 road connection	38
8		Concession of Transantiago bus terminals	345
9	Presentation stage	Valdivia Public Building	11
10		Iquique Public Building	9
11		Tren del Río riverside train, Santiago	121
12		Geographic integration, Puerto Montt	11
13		Presidente Prieto Ministry of Public Works	20
			<b>4,361</b>

**Other projects under consideration, 2009 - 2010**

5 government initiatives  
US\$250 million

N °	Project	US\$ million
1	Lomas Coloradas-Coronel railway line	35
2	Tres Pinos-Highway 5 road connection and Victoria exit	80
3	Public infrastructure, Los Libertadores Pass	20
4	Santiago II Prison	80
5	Highway V-60 from Highway 5 to El Tepual Airport access	35
		<b>250</b>

**Projects currently being tendered, 2009**

7 projects (5 proposed by the government and 2 by private companies)  
US\$704 million

N °	Proponent	Project	US\$ million
1		Highway 66 (Camino de La Fruta)	320
2		New airport, Araucanía Region	100
3		Carlos Ibáñez del Campo Airport, Punta Arenas	13
4		Connectivity Chacao Channel Crossing	51
5		Prisons in Antofagasta and Concepción	10
6	Private company	Highway 5, Puerto Montt-Pargua	180
7		Towed vehicle pound, Santiago	30
			<b>704</b>

**Otros proyectos en estudio 2009 - 2010**  
 13 Iniciativas Privadas (8 en etapa de proposición y 5 en etapa de presentación)  
 US\$ 4.361 millones

N°	Etapa	Proyecto	US\$ millones
1	Proposición	Ruta G-21, Acceso a Centros de Esquí	45
2		Autopista Costanera Central	500
3		Mejoramiento Ruta de Navegación Paso Kirke	11
4		Autopista Santiago-Lampa	100
5		Mejoramiento Sistema de Transporte Valparaíso-Viña del Mar "Ruta Costa"	150
6		Túnel Ferroviario de Baja Altura y Explotación Ferrocarril Transandino Central	3.000
7		Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68	38
8		Concesión de Terminales de Buses para Transantiago	345
9	Presentación	Edificio Público Valdivia	11
10		Edificio Público Iquique	9
11		Tren del Río	121
12		Integración Geográfica de Puerto Montt	11
13		Ministerio de Obras Públicas Presidente Prieto	20
			<b>4.361</b>

**Otros proyectos en estudio 2009 - 2010**  
 5 iniciativas públicas  
 US\$ 250 millones.

N°	Proyecto	US\$ millones
1	Lomas Coloradas-Coronel	35
2	Interconexión Vial Tres Pinos, Ruta 5 Enlace Victoria	80
3	Proyecto de Infraestructura Pública Paso Los Libertadores	20
4	Concesión Establecimiento Penitenciario Santiago II	80
5	Ruta V-60 Tramo Ruta 5 Acceso Aeropuerto El Tepual	35
		<b>250</b>

**Proyectos en proceso de licitación 2009**  
 7 proyectos (5 de iniciativa pública y 2 de iniciativa privada)  
 US\$ 704 millones.

N°	Iniciativa	Proyecto	US\$ millones
1		Ruta 66, Camino de La Fruta	320
2		Nuevo Aeropuerto IX Región	100
3		Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas	13
4		Conectividad Cruce Canal de Chacao	51
5		Infraestructura Penitenciaria Antofagasta y Concepción	10
6	Privada	Ruta 5, Tramo Puerto Montt - Pargua	180
7		Centro Metropolitano de Vehículos Retirados de Circulación	30
			<b>704</b>

### Prequalifications, 2009

Six prequalification processes have been completed so far this year and three more are expected to be completed before the end of the year. The MOP's aim is to incorporate parties potentially interested in a project when the Ministry is preparing the necessary studies and to work together in the verification of information.

Completed Prequalification Processes	Pending Prequalification Processes
1. Airport Program (*) (US\$223 million)	1. Public transport lanes (US\$250 million)
2. Southern Connectivity Plan (US\$230 million)	2. Quinta Normal Public Building (US\$20 million)
3. Prisons in Antofagasta and Concepción (US\$10 million)	3. Talca and Santiago II prisons (US\$140 million).
4. Américo Vespucio East (US\$950 million)	
5. Port-logistics road infrastructure, Concepción (US\$250 million)	
6. Highway 5 La Serena-Vallenar (US\$330 million)	

(\*) Includes the Second Airport Program (new airports in the Coquimbo and Araucanía Regions) and the Re-tender Program (Iquique, Puerto Montt, Punta Arenas, Antofagasta and Calama). These two prequalification processes were merged to form the broader Airport Program.



### Procesos de precalificación 2009

Existen seis procesos de precalificación realizados, esperando concretar otros tres en el transcurso del año. El objetivo es incorporar en forma anticipada los potenciales interesados de un proyecto en la etapa de elaboración de estudios por parte del MOP, desarrollando un trabajo conjunto de validación de antecedentes.

Procesos de Precalificación Realizados	Procesos de Precalificación por Realizar
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Programa Aeroportuario (*) (MMUS\$ 223)</li><li>2. Programa de Conectividad Austral (MMUS\$ 230)</li><li>3. Infraestructura Penitenciaria Antofagasta y Concepción (MMUS\$10)</li><li>4. Américo Vespucio Oriente (MMUS\$ 950)</li><li>5. Interconexión Vial Logística Portuaria Concepción (MMUS\$ 250)</li><li>6. Ruta 5 Norte, Tramo La Serena-Vallenar (MMUS\$ 330)</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Corredores de Transporte Público (MMUS\$ 250)</li><li>2. Edificio Público Quinta Normal (MMUS\$ 20)</li><li>3. Programa Penitenciario de Talca y Santiago II (MMUS\$ 140).</li></ol>

(\*) Incluye el 2° Programa Aeroportuario (Nuevo Aeropuerto de la IV y IX Regiones) y el Programa de Relicitaciones (Iquique, Puerto Montt, Punta Arenas, Antofagasta, Calama). Son dos Procesos de Precalificación que se fusionan en un Gran Programa Aeroportuario.



V. NORTE HIGHWAY, COURTESY OF COPSA  
AUTOPISTA VESPUCCIO NORTE, GENTILEZA DE COPSA

## Foreign investment legal framework / Marco legal de la inversión extranjera

The rules regulating foreign investment establish in a harmonic and systematic manner the commitments and provisions applying to foreign capital entering Chile. This framework comprises both constitutional and legal provisions.

### Principles governing foreign investment in Chile

The principles on which regulation of foreign investment is based are enshrined in Chile's Political Constitution and include equality before the law, economic freedom and non-discrimination.

**1.- Non-discrimination:** This principle derives from the constitutional guarantee of equality before the law and ensures that, in economic matters, foreign investors receive the same, or no less favorable, treatment as local investors from the state and its agencies.

**2.- Non-discretionary treatment:** Procedures relating to foreign investment must be clear and transparent and administrative decisions cannot be in any way subjective, thereby providing a guarantee that foreign investors will receive fair treatment.

**3.- Economic freedom:** Free access to all sectors of the economy is guaranteed and only the law can, in exceptional circumstances, reserve a certain sector for domestic investment. Article 19 N° 21 of Chile's Political Constitution guarantees the right to develop any economic activity within the framework of the corresponding regulation, providing it is not contrary to morality, public order or national security.

### Investment regimes

Foreign capital entering Chile must use one of two mechanisms envisaged under the country's legislation: Chapter XIV of the Chilean Central Bank's Compendium of Foreign Exchange Regulations or the Foreign Investment Statute established in Decree Law 600 (DL 600). Foreign investors can freely choose which mechanism to use and must then comply with the legal requirements of the chosen mechanism.

#### Chapter XIV of the Chilean Central Bank's Compendium of Foreign Exchange Regulations

This mechanism establishes the general regime for the entry of foreign capital into Chile, guaranteeing its free access to the country's formal foreign exchange market. In the case of operations of more than US\$10,000, or

*Las disposiciones normativas que reglamentan la inversión extranjera en Chile, establecen de manera armónica y sistemática los compromisos y disposiciones a las que se encuentran sometidos en Chile los capitales provenientes del exterior. La normativa interna está constituida por disposiciones constitucionales y legales.*

### Principios que rigen la inversión extranjera en Chile

*La Constitución Política del Estado establece los principios en los cuales se sustenta la normativa en materia de inversión extranjera. Estos principios incluyen la igualdad ante la ley, la libertad económica y la no discriminación.*

*1.- No discriminación: se deriva de la garantía constitucional de igualdad ante la ley, y garantiza al inversionista extranjero que recibirá de parte del Estado y sus organismos un trato igual o no menos favorable que el otorgado a los inversionistas nacionales en materia económica;*

*2.- No discrecionalidad de los procedimientos: los procedimientos relativos a la inversión extranjera deben ser claros y transparentes, eliminando cualquier forma de subjetividad en los actos de la administración, lo que constituye una garantía de trato equitativo para los inversionistas extranjeros.*

*3.- Libertad económica: se garantiza el libre acceso a todos los sectores de la economía; sólo la ley, en forma excepcional, puede establecer sectores reservados para la inversión nacional. La Constitución Política del Estado, en su artículo 19 N° 21, consagra el derecho a desarrollar cualquier actividad económica que no sea contraria a la moral, el orden público y la seguridad nacional, debiendo respetarse la normativa sectorial interna respectiva.*

### Regímenes de inversión

*Los capitales extranjeros deben ingresar a Chile mediante la utilización de uno de los dos mecanismos de transferencia de capitales que contempla la legislación chilena: el Capítulo XIV del Compendio de Normas de Cambios Internacionales del Banco Central de Chile y el Decreto Ley N° 600 (DL 600), Estatuto de la Inversión Extranjera. La utilización de uno u otro mecanismo de transferencia de capitales queda a voluntad del inversionista extranjero, el que podrá optar libremente por cualquiera de ellos, sujetándose a los requisitos legales del mecanismo escogido:*

the equivalent in other currencies, the entry of currency under Chapter XIV must be channeled through the formal foreign exchange market.

Capital entering Chile under Chapter XIV is subject to the corresponding general regulation regarding access to the foreign exchange market and the repatriation of capital, as well as any other right or obligation established in this regulation. Capital brought in under Chapter XIV cannot subsequently apply to be subject to the provisions of DL 600.

### **DL 600 Foreign Investment Statute**

The origins of DL 600 date back to the 1970s when Chile radically modified its foreign investment policy, abandoning a restrictive regime established within the framework of the Andean Pact in favor of one anchored in non-discrimination and limits on the discretionary powers of the administrative authorities. This new regime offered foreign investors greater guarantees and incentives through Decree Law 600, the Foreign Investment Statute, which came into force in its original form in August 1974.

This regime is based on legal and economic principles enshrined in Chile's Political Constitution. This has the maximum legal hierarchy and, in matters referring to economic public order, guarantees economic freedom and private property rights.

The original text of DL 600 was ratified by Congress in March 1993, with only minor modifications. The ongoing existence of this law over time reflects the importance that Chile attaches to a stable, long-term foreign investment policy.

Since 1974, the majority of foreign investors have chosen to use this mechanism. By 2008, foreign investment worth US\$69.9 billion had been materialized through DL 600, representing 67.3% of the foreign capital effectively entering Chile during that period. One of the key reasons why foreign investors prefer DL 600 is that, as well as including the principles of non-discrimination, non-discretionary treatment and economic freedom, it also provides legal certainty and stability.

### **Capítulo XIV del Compendio de Normas de Cambios Internacionales del Banco Central de Chile**

*Este mecanismo establece el régimen general para las transferencias de capital provenientes del exterior, consagrando el libre acceso de los capitales extranjeros al mercado cambiario formal de Chile. Para las operaciones que superen los US\$ 10.000 o su equivalente en otras monedas extranjeras, se establece que el ingreso al país de las divisas que se internan con motivo de las operaciones previstas en el Capítulo XIV, se deberá efectuar a través del Mercado Cambiario Formal. Los capitales ingresados al amparo de este mecanismo quedan en todo sujetos a la regulación general aplicable, tanto en cuanto al acceso al mercado cambiario, a la posibilidad de transferir capitales al exterior, como a cualquier otro derecho u obligación establecida en dicha regulación. Los capitales ingresados bajo el Capítulo XIV no podrán ser acogidos posteriormente a las disposiciones del DL 600.*

### **Estatuto de la Inversión Extranjera, Decreto Ley 600**

*Los antecedentes históricos de este mecanismo se remontan a los años 70, cuando Chile modificó en forma radical su política de inversión extranjera, sustituyendo el régimen restrictivo que se había establecido en el marco del Pacto Andino por un régimen basado en la no discriminación y la limitación a la discrecionalidad de la autoridad administrativa. Este nuevo esquema otorgó mayores garantías e incentivos a los flujos de capital de los inversionistas extranjeros, a través de la promulgación del Decreto Ley 600 o Estatuto de la Inversión Extranjera, cuyo texto original data de agosto de 1974.*

*El nuevo régimen legal de la inversión extranjera pasó a fundarse desde entonces en principios jurídicos y económicos que tienen su respaldo en la Constitución Política del Estado, cuerpo normativo de la más alta jerarquía legal que en materia de orden público económico consagra los principios de libertad económica y propiedad privada.*

*El texto original del DL 600 fue ratificado por el Congreso Nacional en marzo de 1993, introduciéndole leves modificaciones. La permanencia de este cuerpo normativo en el tiempo demuestra la importancia que para Chile ha tenido el conservar una política estable en materia de inversión extranjera, la que se ha mantenido en el largo plazo.*

*Desde su entrada en vigencia, este mecanismo de transferencia de capitales ha sido el más utilizado por los inversionistas extranjeros. A 2008, se habían*

A Foreign Investment Contract is a formal contract signed by a foreign investor and the State of Chile, setting out the rights and obligations of investors using DL 600 and the commitment of the State of Chile to authorize the transfer of foreign capital under the terms of this law. Under DL 600, a foreign investment is only considered as such - and the foreign investor only acquires the status of foreign investor - once the corresponding capital has been transferred to Chile.

The Foreign Investment Committee may set a minimum amount for applications for a Foreign Investment Contract. This stands at US\$5 million for investments in currency and US\$2.5 million for investments taking other forms.

### Requirements for signing a DL 600 contract

DL 600 can be used by:

- a. Foreign individuals
- b. Foreign legal entities including:
  - Companies (in all their legal forms)
  - Corporations and foundations
  - Foreign States
  - International organizations
- c. Chilean individuals and legal entities resident and domiciled abroad.

### Investor rights under DL 600

• **Signing of a foreign investment contract:** Under this optional regime, foreign investors bringing capital, tangible assets or other forms of investment into Chile request to sign a Foreign Investment Contract with the State of Chile. This contract establishes rights and obligations for both parties and cannot be modified or rescinded unilaterally by either party.

• **Access to the formal foreign exchange market:** An investor is guaranteed access to the formal foreign exchange market, both for incoming capital and for acquiring the currency to remit capital or profits.

• **Capital and profit remittances:** In order to encourage investment in the production of goods and services, investors are entitled to remit capital one year after its entry. No tax or other levy

*materializado US\$ 69.900 millones a través del DL 600, lo que representa 67,3% de los capitales efectivamente ingresados a Chile hasta ese año. Una de las razones de su mayor uso es que, además de ser comprensivo de los principios de no discriminación, no discrecionalidad de los procedimientos y libertad económica, otorga a los inversionistas extranjeros garantía de certeza y estabilidad jurídica.*

*El Contrato de Inversión Extranjera es un contrato solemne que se suscribe entre el inversionista extranjero y el Estado de Chile, dando cuenta de los derechos y obligaciones de los inversionistas extranjeros amparados al DL 600 y de la voluntad del Estado en orden a autorizar la transferencia de capitales extranjeros al amparo de dicho cuerpo legal. Bajo el mecanismo del DL 600 sólo hay inversión extranjera - y el inversionista extranjero sólo adquiere la calidad de tal - desde que se realiza la correspondiente transferencia de capitales desde el exterior hacia Chile.*

*El Comité de Inversiones Extranjeras puede fijar un monto mínimo para las solicitudes de contratos de inversión extranjera. El monto mínimo en la actualidad es de US\$ 5 millones si la inversión es en divisas y de US\$ 2,5 millones, para inversiones en otras modalidades.*

### Requisitos para suscribir un contrato al amparo del DL 600

*Según lo establecido en el DL 600, este mecanismo puede ser utilizado por:*

- a. *Personas Naturales Extranjeras*
- b. *Personas Jurídicas Extranjeras: Dentro de esta categoría se incluye a:*
  - *Personas Jurídicas de Derecho Privado (en cualquiera de sus formas)*
  - *Personas Jurídicas de Derecho Público (Corporaciones y Fundaciones),*
  - *Estados Extranjeros,*
  - *Organizaciones Internacionales.*
- c. *Personas Naturales y Jurídicas chilenas con residencia y domicilio en el exterior.*

### Derechos que otorga el DL 600

• **Suscripción de un contrato de inversión extranjera:** *bajo este régimen voluntario, los inversionistas extranjeros que ingresen capitales, bienes físicos u otras formas de inversión, solicitan suscribir un contrato de inversión extranjera con el Estado de Chile. Este contrato establece derechos y obligaciones para*

applies to such remittances up to the amount of the investment materialized.

Foreign currency for these remittances can only be acquired with the proceeds of the total or partial sale or liquidation of the shares or rights corresponding to the foreign investment.

Profits can be remitted at any time, once the investor has paid the corresponding taxes as demonstrated with a payment receipt.

For the remittance of both capital and profits, the investor can use the most favorable exchange rate available on the formal foreign exchange market after obtaining a certificate from the Executive Vice-Presidency of the Foreign Investment Committee.

• **Free access to all sectors of the economy:** Within the limits established by Chilean law, investors can undertake any type of economic activity.

• **Right of appeal in case of discrimination:** Article 9 of DL 600 establishes the principle of non-discrimination, guaranteeing that, in the exercise of their business activities, foreign investors operating under this law will be subject to the same laws and regulation as local investors in the same sector of activity.

In order to ensure the effectiveness of this guarantee, Articles 9 and 10 of DL 600 establish an administrative procedure to prevent or overturn decisions that are at odds with the principle of non-discrimination. Article 10 of DL 600 regulates this procedure and requires that appeals be filed against "legal regulations" that can be "deemed discriminatory". The first condition refers to whether an appeal is admissible and the second to the grounds on which it can be accepted.

• **Tax regime:** All persons residents or domiciled in Chile must pay taxes on income wherever it is generated, while non-residents are liable to tax only on income generated in Chile. All Chilean companies must pay 17% corporate tax. Foreign investors are liable for an additional tax on profit remittances and may choose between one of two regimes:

*ambas partes y no puede ser modificado ni dejarse sin efecto unilateralmente por ninguna de ellas.*

• **Acceso al mercado cambiario formal:** *el inversionista tiene garantizado el acceso al Mercado Cambiario Formal, tanto para liquidar las divisas constitutivas del aporte de capital como para adquirir las divisas a remesar por concepto de capital o utilidades.*

• **Remesar capital y utilidades:** *El inversionista tiene derecho a remesar el capital una vez transcurrido un año desde su ingreso. Ello tiene como objetivo estimular la inversión en sectores productivos y de servicios. Dicha remesa está exenta de toda contribución, impuesto o gravamen, hasta el monto de la inversión materializada.*

*Las divisas sólo podrán ser adquiridas con el producto de la enajenación o liquidación total o parcial de las acciones o derechos representativos de su inversión extranjera.*

*La remesa de utilidades podrá efectuarse en cualquier momento, previo cumplimiento de las obligaciones tributarias correspondientes, lo que debe ser acreditado con el comprobante de pago del impuesto.*

*Ambos tipos de remesas podrán acceder al tipo de cambio más favorable que se obtenga en el mercado cambiario formal, previo certificado del Vicepresidente Ejecutivo del Comité de Inversiones Extranjeras.*

• **Libre acceso a todos los sectores de la economía:** *respetando las normas legales vigentes, los inversionistas podrán desarrollar todo tipo de actividades económicas.*

• **Recurso de Reclamación por Discriminación:** *el artículo 9 del DL 600 recoge el principio de la no discriminación, garantizando al inversionista extranjero sujeto a dicho cuerpo legal que en el ejercicio de su actividad comercial se le aplicarán las mismas leyes y reglamentos que se les aplican a los inversionistas locales en esa misma actividad productiva.*

*Para el efectivo cumplimiento del principio de la no discriminación, los artículos 9 y 10 del DL 600 establecen un procedimiento administrativo que busca evitar o eliminar actos que no cumplan con el principio en análisis. El artículo 10 reglamenta la tramitación de este recurso administrativo de reclamación por discriminación, exigiendo que el reclamo se dirija contra "normas jurídicas" que se "estimaren discriminatorias".*

- **Standard regime:** The additional tax on profit remittances is currently 35%, against which investors can credit the 17% corporate tax. As a result, the additional tax paid by an investor cannot exceed 35%.

- **Special regime:** Foreign investors can choose to use an invariable tax regime under which the rate of additional tax on profit remittances is 42%, but that cannot be modified during a period of ten years. An investor can exit from this regime at any time in favor of the standard regime in force at the time of the remittance (currently 35%), but cannot subsequently return to the special regime.

- **Indirect taxes:** Foreign investors can request that their investment contracts stipulate that, during the investment's implementation, they will not be liable for changes in taxes on sales and services and import tariffs on machinery and equipment not produced in Chile and included in a list compiled for this purpose by the Ministry of Economy. Goods that comply with these conditions will be exempt from payment of the corresponding value-added tax (VAT).

- **Invariability of specific mining tax:** On 16 June 2005, Law 20.026 was published in the Official Gazette, establishing a specific tax on mining activities. This modified DL 600 by incorporating Article 11 ter, locking in the rate of this tax for investors signing new Foreign Investment Contracts for mining projects worth at least US\$50 million. Investors with existing Contracts who wish to use this special regime cannot be making use of the invariability regimes established in Articles 7 and 11 bis of DL 600 or must cease to do so when applying to use Article 11 ter.

### Types of capital contribution under DL 600

• Freely convertible foreign currency, brought in through its sale to an entity authorized to operate in the formal foreign exchange market; this can be converted at the most favorable rate available to the investor;

*Lo primero dice relación con la admisibilidad del recurso; lo segundo, con los requisitos necesarios para que sea acogido en el fondo.*

• **Régimen tributario:** toda persona residente o domiciliada en Chile pagará impuestos sobre sus rentas de cualquier origen. Las no residentes en el país estarán sujetas a impuesto sobre sus rentas de fuente chilena. Todas las empresas chilenas deben pagar un impuesto corporativo, cuya tasa es de 17%.

*Por su parte, los inversionistas extranjeros están afectos al impuesto adicional a la remesa de utilidades, pudiendo optar entre:*

-**Régimen común:** actualmente la tasa que grava el impuesto adicional a la remesa de utilidades es de un 35%. De este impuesto se deducirá el impuesto a las rentas provenientes de las empresas, que asciende al 17%; el impuesto adicional que finalmente pagará el inversionista no podrá exceder el 35%.

- **Régimen especial:** el inversionista también podrá optar por un régimen de invariabilidad tributaria, en cuyo caso la tasa del impuesto adicional a la remesa de utilidades será de 42% y se mantendrá invariable por 10 años. Dicha invariabilidad se puede renunciar en cualquier momento por una sola vez, quedando el inversionista sometido al régimen común aplicable en el momento de la remesa y que actualmente alcanza al 35%.

- **Impuestos indirectos:** los inversionistas extranjeros tienen derecho a que en los respectivos contratos de inversión, se establezca que se les mantendrá invariable, por el período en que demore realizar la inversión pactada, el régimen tributario del impuesto sobre las ventas y servicios y el régimen arancelario aplicables a la importación de máquinas y equipos que no se produzcan en el país y que se encuentren incorporados en un listado que confecciona el Ministerio de Economía. Los bienes que cumplan con tales condiciones quedarán exentos del pago del respectivo impuesto que grava el valor agregado (IVA).

- **Invariabilidad impuesto específico a la actividad minera:** con fecha 16 de junio de 2005, fue publicada en el Diario Oficial la ley 20.026, que establece un impuesto específico a la actividad minera. La ley modifica el DL 600, incorporando un nuevo artículo, el 11 ter. Éste establece un régimen de invariabilidad del impuesto establecido en el artículo 64 bis de la Ley de la renta, para aquellos inversionistas que suscriban nuevos contratos de inversión extranjera relativos a proyectos mineros que tengan un valor no

- Tangible assets, in all their forms or states, brought in under the general norms applying to imports without exchange-rate coverage and valued according to the general procedures applying to imports;

- Technology, in its different forms provided it may be capitalized. This will be valued by the Foreign Investment Committee on the basis of its real price on the international market within a period of 120 days. If the valuation is not completed within this period, the value given by the investor in an affidavit will be used. Ownership or rights to the use of technology that forms part of a foreign investment cannot be sold separately from the company to which it was contributed, nor can it be considered for amortization or depreciation;

- Loans associated to an investment. The general norms, terms, interest and other conditions applying to an overseas loan as well as the charges that may be made as part of the total cost paid by the borrower, including commission charges, taxes and expenditure of any type, must be those currently authorized or authorized in the future by the Central Bank of Chile. These associated loans may not exceed 75% of the total value of the authorized investment;

- Capitalization of loans and foreign debt, in freely convertible currency, providing these have been obtained with due authorization;

- Capitalization of profits, which the investor is entitled to remit overseas.

*inferior a US\$ 50 millones. Para optar por este régimen especial, los inversionistas con contratos de inversión extranjera vigentes no deben estar amparados a los regímenes de invariabilidad establecidos en los artículos 7 y 11 bis del DL 600 o renunciar a éstos al momento de solicitar acogerse al artículo 11 ter.*

#### **Formas de internación de los aportes al amparo del DL 600**

- *Moneda extranjera de libre convertibilidad, internada mediante su venta en una entidad autorizada para operar en el Mercado Cambiario Formal, la que se efectuará al tipo de cambio más favorable que los inversionistas extranjeros puedan obtener en cualquiera de ellas;*

- *Bienes físicos, en todas sus formas o estados, que se internarán conforme a las normas generales que rijan a las importaciones sin cobertura de cambios. Estos bienes serán valorizados de acuerdo a los procedimientos generales aplicables a las importaciones;*

- *Tecnología en sus diversas formas cuando sea susceptible de ser capitalizada, la que será valorizada por el Comité de Inversiones Extranjeras, atendido su precio real en el mercado internacional, dentro de un plazo de 120 días, transcurrido el cual, sin que esa valoración se hubiere producido, se estará a la estimación jurada del aportante. No podrá cederse a ningún título el dominio, uso y goce de la tecnología que forme parte de una inversión extranjera, en forma separada de la empresa a la cual se haya aportado, ni tampoco será susceptible de amortización o depreciación;*

- *Créditos que vengan asociados a una inversión extranjera. Las normas de carácter general, los plazos, intereses y demás modalidades de la contratación de créditos externos, así como los recargos que puedan cobrarse por concepto de costo total que deba pagar el deudor por la utilización de crédito externo, incluyendo comisiones, impuestos y gastos de todo orden, serán los autorizados o que autorice el Banco Central. Los créditos asociados no podrán exceder del 75% del monto total de la inversión autorizada;*

- *Capitalización de créditos y deuda externa, en moneda de libre convertibilidad cuya contratación haya sido debidamente autorizada;*

- *Capitalización de utilidades con derecho a ser transferidas al exterior.*

## Foreign investment in infrastructure / *Inversión extranjera en infraestructura*

Infrastructure comprises all the facilities needed for a community's daily life and economic activities, including roads, the supply of power and drinking water and sewage collection, telecommunications services and public transport. Foreign direct investment (FDI) has played a very significant role in the development of infrastructure in Chile, contributing to the country's international integration. In the following section, the most important sectors are analyzed in detail:

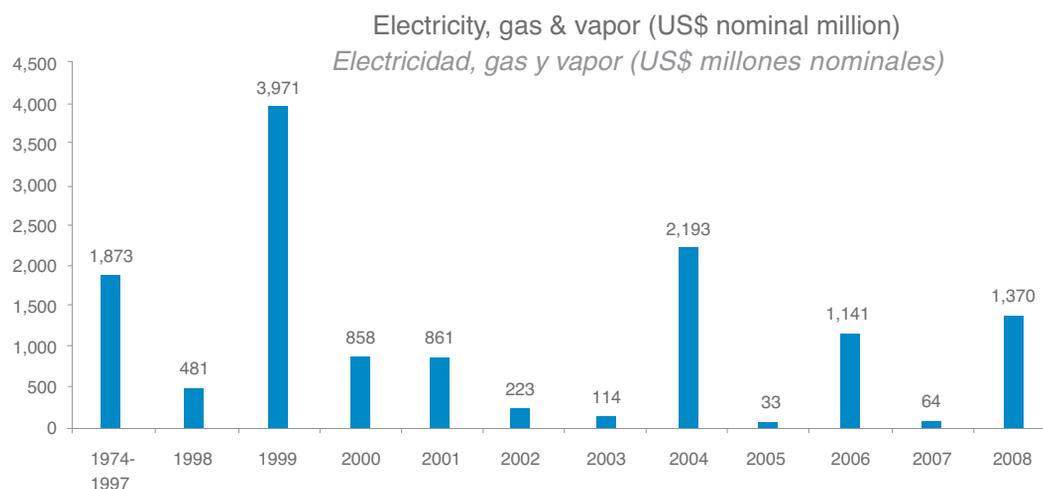
### FDI in Electricity, gas & vapor

Between 1974 and 2008, FDI worth US\$13,182 million was materialized in Chile's electricity, gas and vapor, industries under the DL 600 Foreign Investment Statute, accounting for 18.9% of the gross inflow during that period, while net investment reached US\$8,740 million. It should be noted that FDI in these industries only began in 1992.

*La infraestructura comprende todas las instalaciones necesarias para el desarrollo de la vida cotidiana y las actividades económicas de una comunidad, entre las que se cuentan caminos, electricidad, sistema de agua potable y alcantarillado, servicios de telecomunicaciones y transporte público. La inversión extranjera ha jugado un rol muy relevante en el desarrollo de la infraestructura en Chile, contribuyendo de esta manera a apoyar la inserción internacional de la economía nacional. A continuación analizaremos algunos de los sectores más relevantes:*

### *IED en Electricidad, gas y vapor*

*Entre 1974 y 2008, la inversión extranjera directa materializada a través del DL 600, en el sector de Electricidad, gas y vapor alcanzó a US\$ 13.182 millones, representando el 18,9% de los ingresos brutos. La inversión neta por su parte alcanzó US\$ 8.740 millones. Cabe destacar que la inversión extranjera en este sector sólo comenzó a materializarse a partir de 1992.*



Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

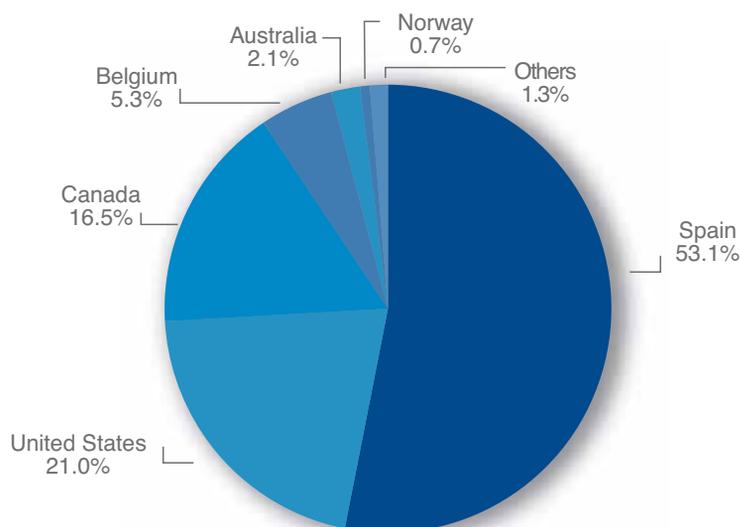
FDI in this sector peaked in 1999 when Spain's Endesa acquired the Enersis energy conglomerate for US\$3.2 billion. In 2000 and 2001, this was followed by other important investments including the acquisition of the Gener power producer by US-based AES and, in 2004, Endesa brought in more capital after its restructuring of Elesur.

In 2006, the main investments were the purchase of Transelec by Canada's Brookfield for US\$1,123 million while, in 2008, PSEG sold its stake in Inversiones Eléctricas del Sur (SAESA group) to Ontario Teachers' and Morgan Stanley Infrastructure.

*La inversión extranjera en este sector registró su peak en 1999 con la adquisición de Enersis por parte de la española Endesa, en US\$ 3.200 millones, mientras que entre 2000 y 2001 otras grandes operaciones de fusiones y adquisiciones incluyeron la planta generadora de electricidad Gener, por parte de la estadounidense AES. En tanto, en 2004 Endesa ingresó nuevos aportes de capital tras la reestructuración de Elesur.*

*Las operaciones que marcaron las inversiones de 2006 corresponden principalmente a la adquisición de Transelec por parte de la canadiense Brookfield, en US\$ 1.123 millones. En 2008, por su parte, PSEG vendió su participación en Inversiones Eléctricas del Sur (Grupo SAESA) a Ontario Teachers y Morgan Stanley Infrastructure.*

Electricity, gas & vapor  
Breakdown of gross inflows by country of origin 1974-2008  
*Electricidad, gas y vapor*  
*Ingresos brutos según país de origen 1974-2008*

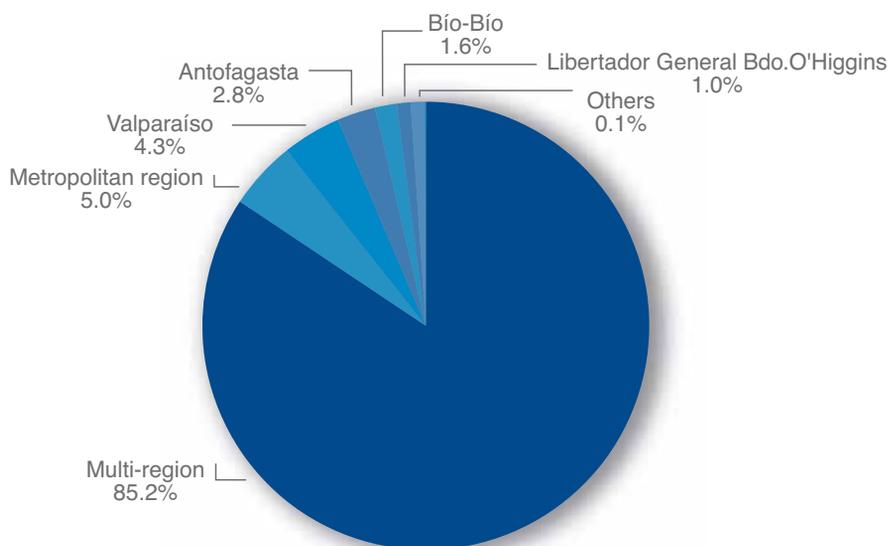


Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

Spain accounts for 53.1% of FDI in Chile's electricity, gas and vapor industries, followed by the United States (21%) and Canada (16.5%).

*El 53,1% de la inversión extranjera en el sector de Electricidad, gas y vapor proviene de España. En segundo lugar, con el 21%, se ubican empresas de Estados Unidos y en tercer lugar destaca la inversión de Canadá (16,5%).*

Electricity, gas & vapor  
Breakdown of gross inflows by region of Chile 1974-2008  
*Electricidad, gas y vapor*  
*Ingresos brutos según región de Chile 1974-2008*



Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

As regards the geographic distribution of FDI in this sector, 85.2% corresponds to multi-region projects. This is explained by the nature of projects, which generally extend over a number of different regions.

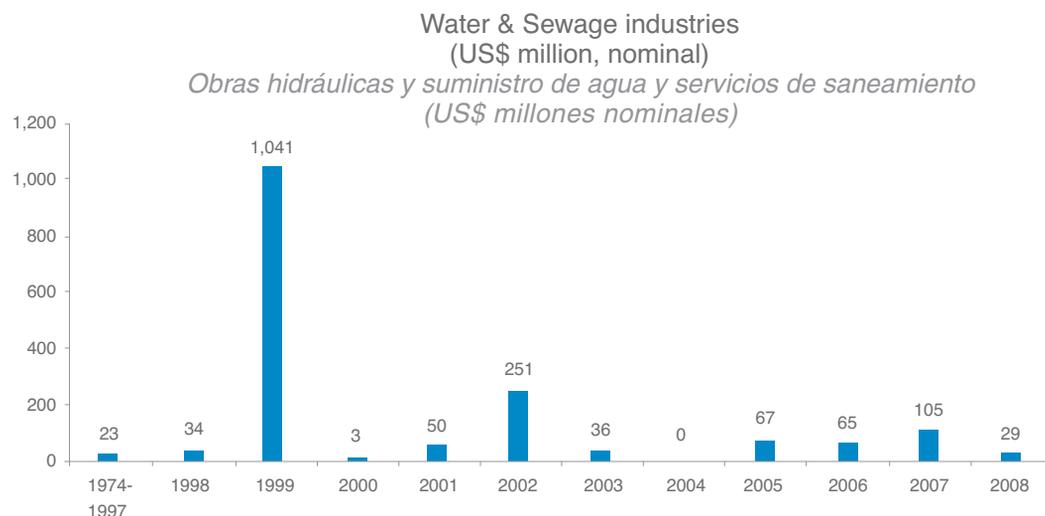
*El 85,2% de la inversión corresponde a proyectos multirregionales, lo que se explica por las características propias de estas iniciativas, que abarcan distintas regiones del país.*

## FDI in the Water and Sewage industries

Between 1974 and 2008, FDI materialized under DL 600 in Chile's water industry, including sewage services, reached US\$1,704 million, accounting for 2.4% of the gross inflow during that period, while net investment reached US\$1,138 million.

## IED en Obras hidráulicas y suministro de agua y Servicios de saneamiento

Entre 1974 y 2008, la inversión extranjera directa materializada a través del DL 600 en el sector de Obras hidráulicas y suministro de agua unido a aquellas destinadas a Servicios de saneamiento alcanzó los US\$ 1.704 millones, representando el 2,4% de los ingresos brutos de inversión extranjera. La inversión neta, por su parte, alcanzó US\$ 1.138 millones.

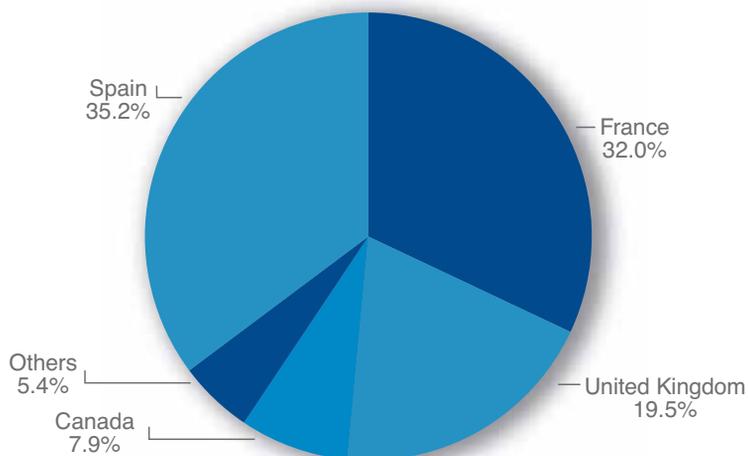


Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

Projects by Suez and Aguas de Barcelona in Santiago meant that 61.1% of total FDI in the sector during this period took place in 1999. This was followed in 2002 by Anglian Water's investment in Esva and, in 2007, by the acquisition of a stake in Esva by Canada's North York Global, which is controlled by Ontario Teachers' Pension Plan Board.

En 1999 se materializó el 61,1% de la inversión extranjera que ha ingresado a este sector, con los proyectos de Suez y Aguas de Barcelona en la sanitaria de la Región Metropolitana. Posteriormente, en 2002 destacó la inversión de Anglian Water en Esva y en 2007 la adquisición de acciones de Esva por parte de la canadiense North York Global, cuyo controlador final es el fondo de pensiones canadiense Ontario Teachers' Pension Plan Board.

Water & Sewage industries  
Breakdown of gross inflows by country of origin 1974-2008  
*Obras hidráulicas y suministro de agua y servicios de saneamiento  
Ingresos brutos según país de origen 1974-2008*

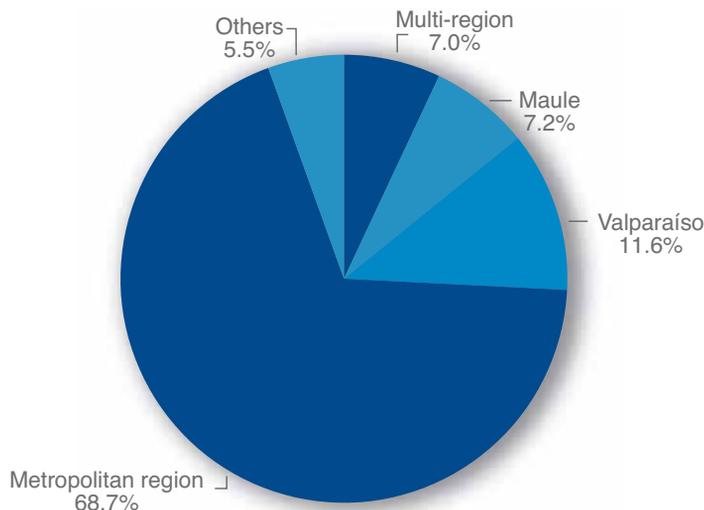


Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

FDI in this sector was led by Spain, which accounted for 35.2% of the total, followed by France (32.0%) and the United Kingdom (19.5%).

*España es el primer país extranjero en este sector, con un 35,2% de la inversión materializada. En segundo lugar destaca Francia (32%), mientras que en tercer lugar se ubica el Reino Unido, con un 19,5%.*

Water & Sewage industries  
Breakdown of gross inflows by region of Chile, 1974-2008  
*Obras hidráulicas y suministro de agua y servicios de saneamiento*  
*Ingresos brutos según región de Chile 1974-2008*



Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

### FDI in the Construction sector

Between 1974 and 2008, FDI worth US\$1,427 million was materialized in Chile's construction sector, accounting for 2.0% of the gross inflow under DL 600 during that period, while net investment reached US\$1,079 million.

### IED en Construcción

*Entre 1974 y 2008, la inversión extranjera directa materializada en el sector de Construcción alcanzó los US\$ 1.427 millones, representando el 2% de los ingresos brutos de inversión extranjera a través del DL 600. La inversión neta en el sector alcanzó a US\$ 1.079 millones.*

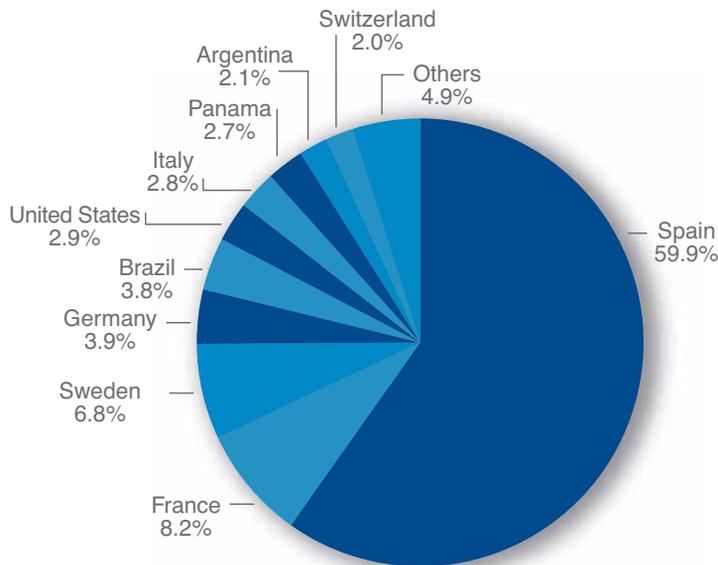


Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

Spanish companies such as Cintra, Sacyr, Abertis, ACS and OHL accounted for 59.9% of total FDI in this sector, followed by French companies (8.2%) and Swedish companies (6.9%).

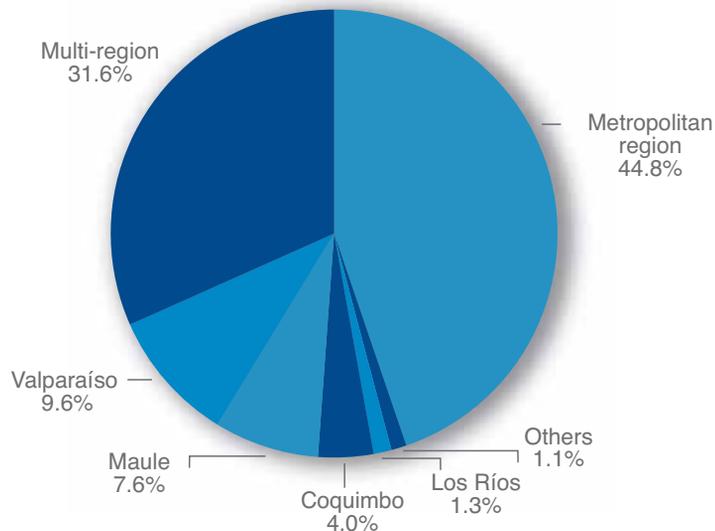
*El 59,9% de la inversión extranjera materializada en Construcción proviene de España, destacando empresas como Cintra, Sacyr, Abertis, ACS y OHL, entre otras. En segundo lugar, el 8,2% de las inversiones en este sector son de Francia, seguida por Suecia (6,9%).*

Construction  
Breakdown of gross inflows by country of origin 1974-2008  
*Construcción*  
*Ingresos brutos según país de origen 1974-2008*



Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

Construction  
Breakdown of gross inflows by region of Chile 1974-2008  
*Construcción*  
*Ingresos brutos según región de Chile 1974-2008*



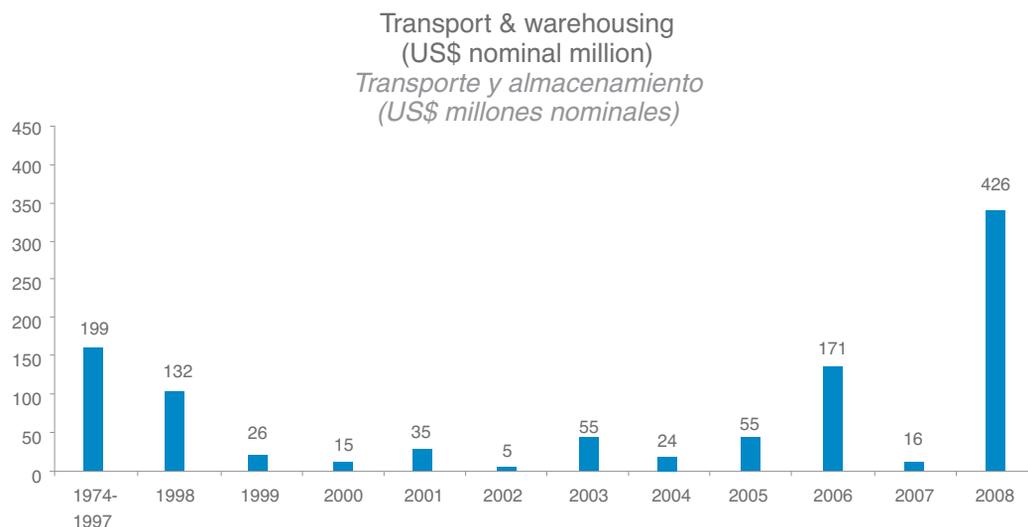
Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

## FDI in Transport and warehousing

Between 1974 and 2008, FDI for US\$1,159 million was materialized in Chile's transport and warehousing industries, accounting for 1.7% of the gross inflow under DL 600 during that period, while net investment reached US\$1,088 million.

## IED en Transportes y almacenamiento

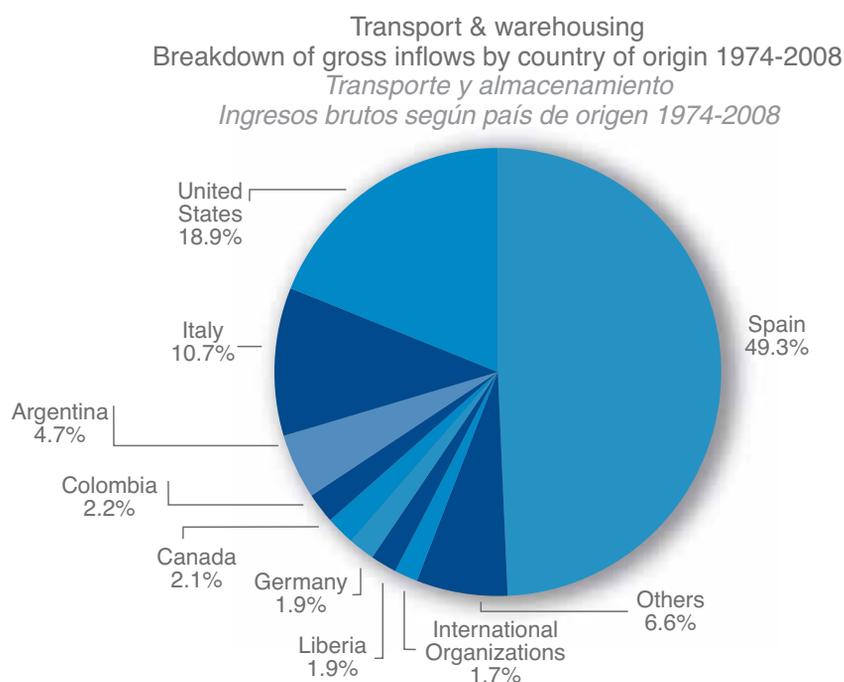
Entre 1974 y 2008, la inversión extranjera directa materializada en el sector de Transportes y almacenamiento alcanzó los US\$ 1.159 millones, representando el 1,7% de los ingresos brutos de inversión extranjera a través del DL 600. La inversión neta, por su parte, alcanzó a US\$ 1.088 millones.



Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

In 2008, GlobalVía acquired the Santiago-Los Vilos and Concepción-Chillán stretches of Highway 5 for US\$410 million, accounting for 36.8% of total investment in this sector.

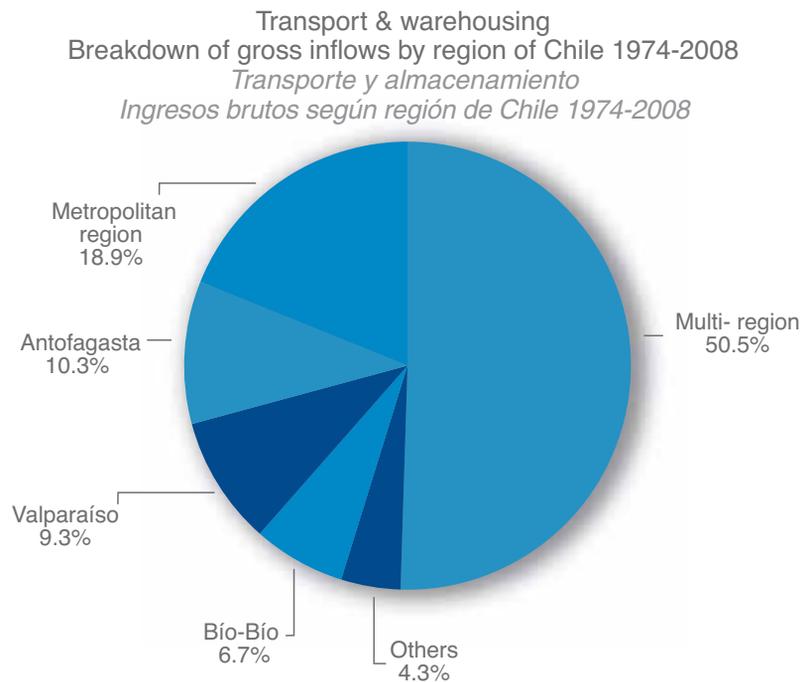
El 36,8% de la inversión extranjera en Transportes y almacenamiento se materializó durante 2008 y corresponde a GlobalVía por la adquisición de las autopistas Santiago-Los Vilos y Concepción-Chillán, en US\$ 410 millones.



Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

Spanish companies such as GlobalVía, ENA Infraestructuras and OHL in roads and Dragados in airport concessions, accounted for 49.3% of FDI in the sector. Spain was followed by the United States (18.9%), including Tremont Energy in gas pipelines, and by Italy (10.7%) through Autostrade's acquisition of the Costanera Norte highway in Santiago from Spain's Itinere.

*España es el primer país del cual proviene la inversión extranjera en Transportes y almacenamiento, con un 49,3% del total y la participación de empresas como GlobalVía, ENA Infraestructuras y OHL, en carreteras y Dragados en concesiones de aeropuertos, entre otras. En segundo lugar destaca la inversión de Estados Unidos (18,9%) representada entre otras por Tremont Energy, en el área de gasoductos y luego Italia (10,7%), a través de Autostrade por la compra de Costanera Norte a la española Itinere.*



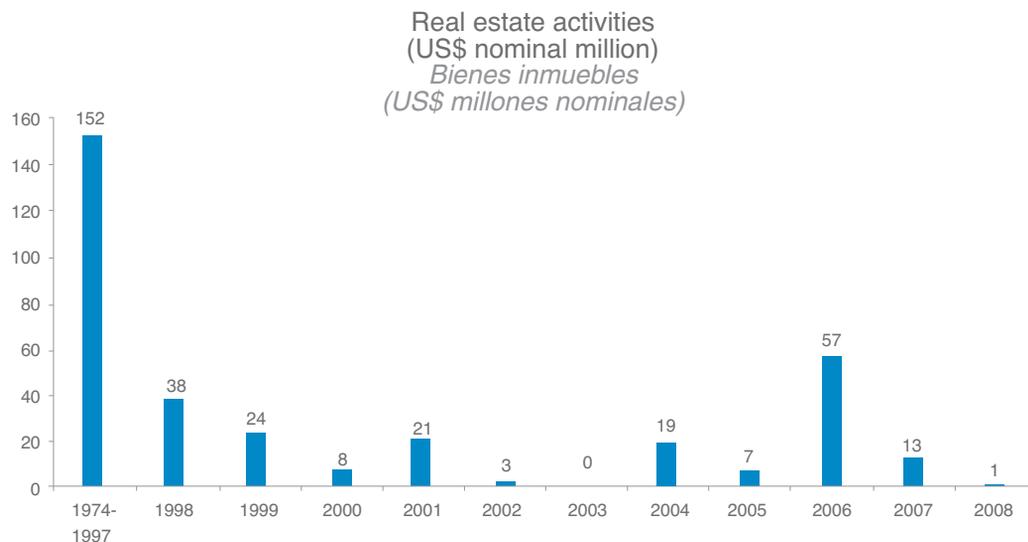
Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

## FDI in Real estate

Between 1974 and 2008, FDI for US\$343 million was materialized in Chile's Real estate industry under DL 600, accounting for 0.5% of the gross inflow during that period, while net investment reached US\$300 million.

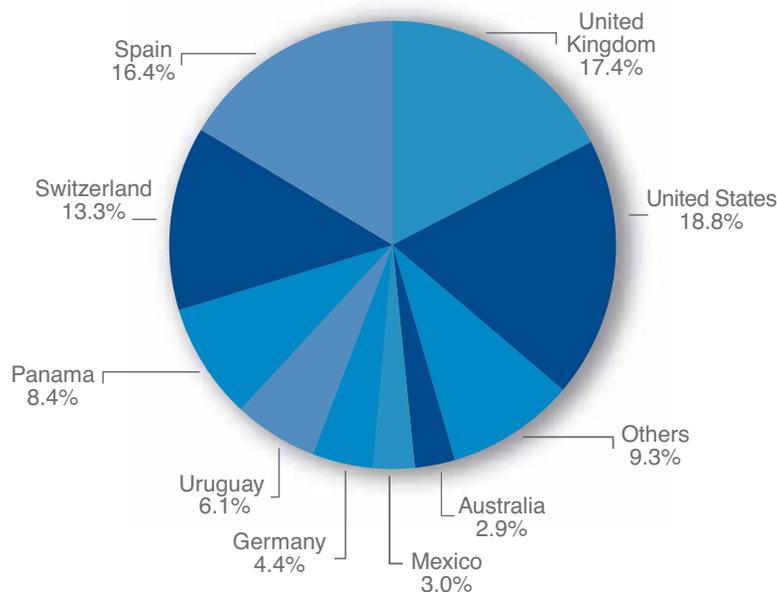
## IED en Bienes inmuebles

Entre 1974 y 2008, la inversión extranjera directa materializada en el sector de Bienes inmuebles alcanzó los US\$ 343 millones, representando el 0,5% de los ingresos brutos de inversión extranjera a través del DL 600. Los ingresos netos del sector corresponden a US\$ 300 millones.



Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

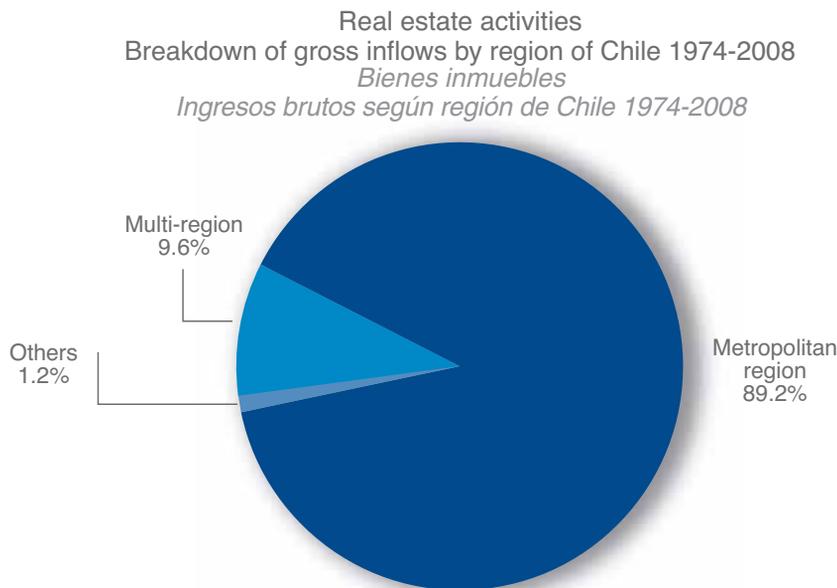
Real estate activities  
Breakdown of gross inflows by country of origin 1974-2008  
Bienes inmuebles  
Ingresos brutos según país de origen 1974-2008



Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

The United States accounted for 18.8% of FDI in the real estate sector, led by Fund II Chile as the owner of Parque Arauco. The US was followed by the UK (17.4%) and Spain (16.4%) with SABA Aparcamientos, Ferrovial Inmobiliaria and Corporación Financiera Guadalmar.

*El 18,8% de la inversión extranjera en Bienes inmuebles proviene de Estados Unidos, principalmente de la empresa El Fund II Chile, propietaria de Parque Arauco. El 17,4% de la inversión proviene del Reino Unido. En tanto en tercer lugar, España concentra al 16,4% de la inversión extranjera en este sector, a través de SABA Aparcamientos, Ferrovial Inmobiliaria y Corporación Financiera Guadalmar.*



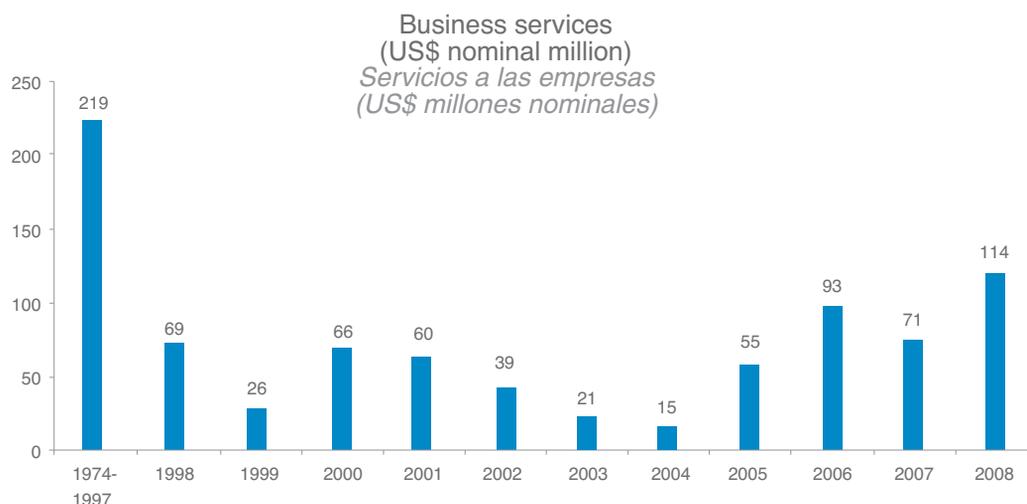
Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

### FDI in Business services

Between 1974 and 2008, FDI for US\$848 million was materialized in Chile's business services sector under DL 600, accounting for 1.2% of the gross inflow during that period, while net investment reached US\$765 million.

### IED en Servicios a las empresas

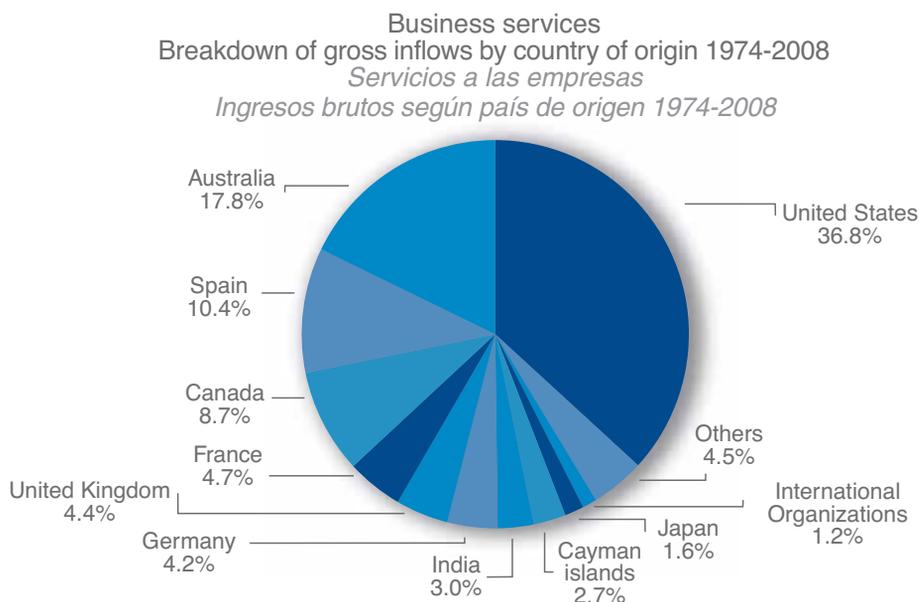
*Entre los años 1974 y 2008, la inversión extranjera directa materializada en el sector de Servicios a las empresas alcanzó los US\$ 848 millones, representando el 1,2% de los ingresos brutos de inversión extranjera a través del DL 600. La inversión neta del sector representó US\$ 765 millones.*



Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

The investment materialized in 2008 accounted for 13.4% of the total registered in the sector and included investments in engineering services for the mining industry by BHP, Royal Gold and Nippon Mining. In addition, Bureau Veritas acquired the Cesmec laboratory.

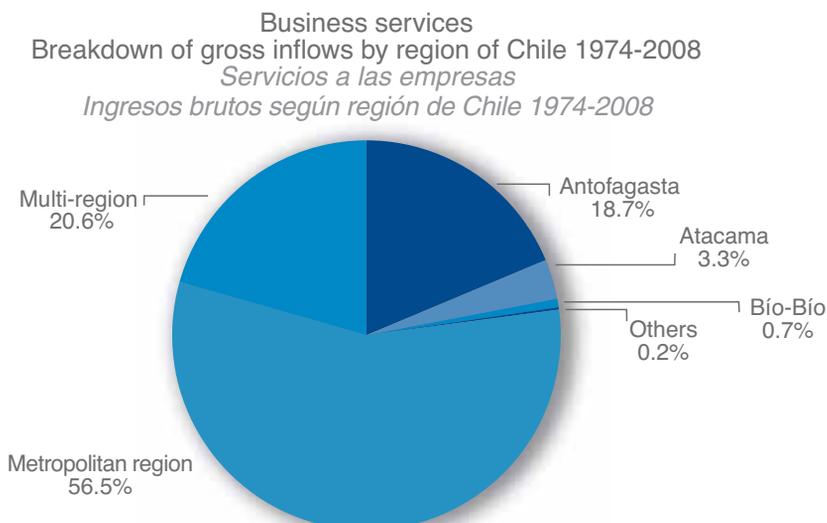
En 2008, la inversión materializada representa el 13,4% del total registrado en el sector, con aportes destinados a servicios de ingeniería para la minería, de las empresas BHP, Royal Gold y Nippon Mining. Además destaca la adquisición del laboratorio Cesmec por parte de Bureau Veritas.



Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

US companies such as Tyco International Group, Fluor Daniel, Royal Gold, Equifax and AC Nielsen accounted for 36.8% of FDI in business services while Australian companies, principally BHP Chile, Voicenet and Sinclair Knight Merz, accounted for a further 17.8%. Australia was followed by Spain (10.4%), with investments made principally by Sacyr, Acciona Concesiones, Grupo SP and Soluziona.

El 36,8% de la inversión extranjera en Servicios a las empresas proviene de Estados Unidos, con empresas como Tyco International Group, Fluor Daniel, Royal Gold, Equifax, AC Nielsen, entre otras. En segundo lugar, el 17,8% de la inversión proviene de Australia, principalmente a través de BHP Chile, Voicenet y Sinclair Knight Merz. En tercer lugar figura España, con un 10,4% de la inversión proveniente principalmente de Sacyr, Acciona Concesiones, Grupo SP y Soluziona.



Source: Foreign Investment Committee ([www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)) / Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras ([www.inversionextranjera.cl](http://www.inversionextranjera.cl))

## Chile: Fifteen years of concessions

### *Chile a 15 años en materia de concesiones*

Until the early 1990s, infrastructure in Chile was built and operated exclusively by the state. However, the government then found itself unable to finance a public infrastructure deficit that, according to estimates by the Ministry of Public Works, amounted to US\$12.5 billion.

With the economy growing at 7% a year, an effective mechanism to finance this gap was urgently required and the answer was a concessions system. A legal framework was created to guarantee the system and, with gradual improvements over the years, it as emerged as a powerful tool that has attracted numerous investors.

The decided political will to create a model of public-private partnerships (PPPs) was crucial for the system's launch and it was supported by all the country's political sectors. This permitted the rapid development of a model to reduce the country's infrastructure deficit and satisfy the needs of its economic growth.

The result was the development of a new industry to finance, build and operate new public infrastructure in Chile. Its first project - the El Melón Tunnel - was inaugurated in 1995 and marked the start of a successful infrastructure plan that, according to the Association of Public Infrastructure Concession Companies (COPSA), had awarded 57 contracts and had 53 concessions in operation by March 2009.

Thanks to the concept of public-private partnerships, the government and the private sector have been able to work together. The Ministry of Public Works (MOP) defines the country's infrastructure needs in terms of the social and public interest in a specific project and then goes to the private sector - with its financial, management and technical expertise - so that, after a due bidding process, it takes on the task of building and operating the project.

Under the Concessions Law, local and overseas companies were invited to invest through Build-Operate-Transfer (BOT)

*Hasta fines del siglo pasado, el Estado chileno debía construir y operar todas las obras de infraestructura construidas en el país. Sin embargo, a comienzos de la década de los '90 el aparato estatal no disponía de los recursos necesarios para realizar las inversiones que el país requería en obras de infraestructura pública, generándose un déficit estimado según cifras del Ministerio de Obras Públicas de US\$ 12.500 millones, en un país que crecía al 7%.*

*Se hizo prioritario para las autoridades de ese entonces, diseñar un mecanismo eficaz que permitiera resolver los nuevos desafíos en materia de infraestructura y obtener los recursos financieros necesarios para emprender estas obras. En este contexto nace el sistema de concesiones, que se implementó con la creación de un marco legal que ha sido garante del sistema. Este se ha perfeccionado con el transcurso de los años para transformarse en una poderosa herramienta que ha atraído a numerosos inversionistas.*

*Al inicio de este sistema fue crucial la férrea decisión política de crear un modelo de Asociación Público-Privado (PPP), que contó además con el apoyo transversal de todos los sectores políticos. Ello permitió desarrollar ágilmente un modelo para reducir el importante déficit en infraestructura que existía en Chile y cumplir con las exigencias dadas por el crecimiento económico del país.*

*Así se dio origen a esta nueva industria, la que tenía como finalidad invertir, ejecutar, construir y administrar nuevas obras de infraestructura pública para el país. La inauguración de la primera obra concesionada en 1995 (túnel El Melón), fue el puntapié inicial de un exitoso plan de infraestructura que a marzo de 2009 cuenta con 57 proyectos licitados y 53 concesionados, de acuerdo a la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública.*

*Gracias al concepto de asociación público privada, se ha instaurado un trabajo conjunto entre empresas y Estado. El Ministerio de Obras Públicas define las necesidades de infraestructura a través del interés social y público en un determinado proyecto. Luego acude al sector privado con el fin de que sea éste - con su expertise financiero, administrativo y técnico- el que construya y opere los proyectos, después de que hayan sido debidamente licitados y adjudicados.*

contracts. Under this system, a company recovers its investment and receives earnings during the concession period and, once this ends, transfers the infrastructure to the state, thereby guaranteeing the parties' economic and financial equilibrium and their long-term viability.

In this way, the government transfers to a private partner those projects in which demand is sufficient to support the model's basic "user pays" principle. This frees fiscal resources for other social purposes or for the development of public infrastructure required to provide transport connections or for strategic reasons but without sufficient demand to permit a concession.

One of the milestones of the concessions system was the construction of five urban highways in Santiago that, in 2004, positioned Chile as the first country in the world to launch a free-flow electronic tolling system used by five different inter-connected highways. In 2008, in a further development of the city's infrastructure, this was followed by the inauguration of the first urban tunnel to be built under the concessions system.

### **Diversification**

One advantage of the concessions system's business model is its flexibility. This has permitted a diversification of investment in public infrastructure that was previously considered impossible. Today, Chile has over 2,500 kilometers of privately-operated highways of at least four lanes and ten privately-operated airports, with 200,000 m<sup>2</sup> of infrastructure, which handle 94% of the country's air traffic, while public buildings totaling 700,000 m<sup>2</sup> and six prisons, with a capacity for close to 10,000 inmates, have been built under the concessions systems. Other projects include a customs freight compound, irrigation reservoirs, a new court building, parking facilities and infrastructure for the Transantiago public transport system in Santiago, a new plaza in front of the La Moneda presidential palace and a multi-purpose covered stadium.

*A través de la promulgación de la Ley de Concesiones, se convocó a empresas nacionales y extranjeras a invertir bajo un sistema de contrato de concesión tipo BOT (Build, Operate and Transfer), por el cual la empresa recupera su inversión y rentabilidad durante la vigencia del contrato, transfiriendo la obra al Estado una vez finalizado. Este formato garantiza el equilibrio económico financiero de cada uno y su viabilidad en el largo plazo.*

*De esta manera, el Estado chileno transfiere a su socio privado proyectos en los cuales existe la suficiente demanda para hacer posible un concepto básico de este modelo: "el que usa, paga", liberando de esta forma recursos fiscales para otros fines sociales o bien para el desarrollo de infraestructura pública en proyectos que permitan conectividad geográfica o fines estratégicos para los cuales la demanda no es suficiente para poder entregarlos en concesión.*

*Uno de los hitos más significativo para el sistema de concesiones fue la adjudicación y construcción de las cinco autopistas urbanas de Santiago, que convirtieron a Chile en el primer país del mundo con cinco vías conectadas e interoperables con un mismo dispositivo de cobro post pago y con peaje en movimiento free flow (en 2004). Luego, en 2008, entró en operación el primer túnel urbano concesionado del país, contribuyendo aún más a la conectividad local.*

### **Diversificación**

*Una característica del modelo de negocios del sistema de concesiones es la flexibilidad del mecanismo, que ha permitido una diversificación antes impensada de la inversión en obras públicas. Hoy, Chile se conecta con más de 2.500 kilómetros de autopistas y carreteras concesionadas de dos o más vías por sentido, existen 10 aeropuertos concesionados que concentran el 94% del flujo aéreo, con 200.000 m<sup>2</sup> de infraestructura aeroportuaria, con 700.000 m<sup>2</sup> de edificación pública, y 6 recintos penitenciarios que reciben a cerca de 10.000 internos. A estos proyectos se suman también un puerto terrestre, embalses, edificios (Centro de Justicia), estacionamientos, infraestructura para el transporte urbano de Santiago (Transantiago), una plaza que sirve de fachada de La Moneda, y un estadio techado para diferentes espectáculos.*

Building on these advances, the concessions model is now poised to expand into a new generation of contracts, including hospitals and schools as well as public buildings, and, in this way, to continue contributing to Chile's economic growth. The concession projects currently in operation are:

*Estos avances han inducido a que el modelo de concesiones chileno se acerque al próximo paso; esto es, donde los grandes protagonistas sean las concesiones de nueva generación, tales como escuelas, hospitales y proyectos de edificación pública, para seguir contribuyendo al crecimiento del país. Los proyectos concesionados actualmente en explotación son:*

### Intercity roads / Rutas Transversales

Northern access to Concepción (Autopista del Itata S.A.)  
 Access road to Arturo Merino Benítez Airport  
 Highway 78, Santiago-San Antonio (Autopista del Sol S.A.)  
 La Madera Highway (Camino de La Madera S.A.) \*  
 Nogales-Puchuncaví Road (Camino Nogales-Puchuncaví S.A.)  
 Santiago-Colina-Los Andes Highway (Autopista Los Libertadores S.A.)  
 Santiago-Valparaíso-Viña del Mar Highway (Rutas del Pacífico S.A.)  
 Central Coast Network (Litoral Central S.A.)  
 Talcahuano-Penco Port Highway (Autopista Interportuaria S.A.)  
 El Melón Tunnel (Tunél El Melón S.A.)  
 Melipilla Bypass (Melipilla S.A.)  
 International Highway 60 Ch (Autopista Los Andes S.A.)

### Highway 5 / Ruta 5

Highway 5, Chillán-Collipulli (Autopista del Bosque S.A.)  
 Highway 5, Collipulli-Temuco (Ruta de la Araucanía S.A.)  
 Highway 5, Los Vilos-La Serena (Elqui S.A.)  
 Highway 5, Santiago-Los Vilos (Autopista del Aconcagua S.A.)  
 Highway 5, Talca-Chillán (Talca-Chillán S.A.)  
 Highway 5, Temuco-Río Bueno (Ruta de los Ríos S.A.)  
 Highway 5, Río Bueno-Puerto Montt (Los Lagos S.A.)  
 Highway 5, Santiago-Talca and Southern Access to Santiago (Autopista del Maipo S.A.)

## Airports / Aeropuertos

Arturo Merino Benítez International Airport (SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.)

La Florida Airport, La Serena (Aeropuerto La Florida S.A.)

New Atacama Regional Airport (Aeropuerto Regional de Atacama S.A.)

Passenger terminal, Carlos Ibáñez del Campo Airport, Punta Arenas (Austral S.A.)

Passenger terminal, Carriel Sur Airport, Concepción (Aerosur S.A.)

Passenger terminal, Cerro Moreno Airport, Antofagasta (Aeropuerto Cerro Moreno S.A.)

Passenger terminal, El Loa Airport, Calama (Aeropuerto El Loa S.A.)

Passenger terminal, El Tepual Airport, Puerto Montt (Aeropuerto El Tepual S.A.)

Passenger and freight terminal, Diego Aracena Airport, Iquique (Chucumata S.A.)

Arica Airport (Aeropuerto Chacalluta S.A.)

## Prisons / Infraestructura penitenciaria

Group 1 (Iquique-La Serena-Rancagua) (B.A.S. S.A.)

Group 3 (Santiago I-Valdivia-Puerto Montt) (Grupo 3 S.A.)

## Public Facilities / Infraestructura pública

Parque O'Higgins Covered Stadium (Movistar Arena)

Citizens' Plaza (Brotec, Echeverría, Izquierdo y otros S.A.)

Los Andes Freight Compound (AZVI Chile S.A.)

Central Court Building, Santiago (Iniciativas Chile S.A.)

Convento Viejo Reservoir (Convento Viejo S.A.)

## Transantiago Infrastructure / Infraestructura para el Transantiago

Suiza-Las Rejas Road Connection (Belfi BCF)

Transfer stations

La Cisterna Public Transport Terminal (Intermodal La Cisterna S.A.)

Santa Rosa Public Transport Lane

Source: Concessions Coordination Office, Public Works Ministry ([www.concesiones.cl](http://www.concesiones.cl))

\* Shortly to be state-operated.

Fuente: Coordinación de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas ([www.concesiones.cl](http://www.concesiones.cl))

\* Próxima a ser administrada por el Estado

**Investment in concessions by type of infrastructure (\*)**  
(in US\$ million)

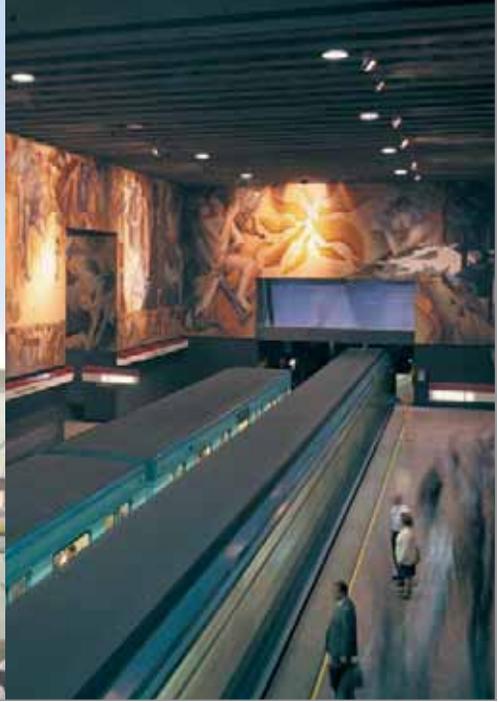
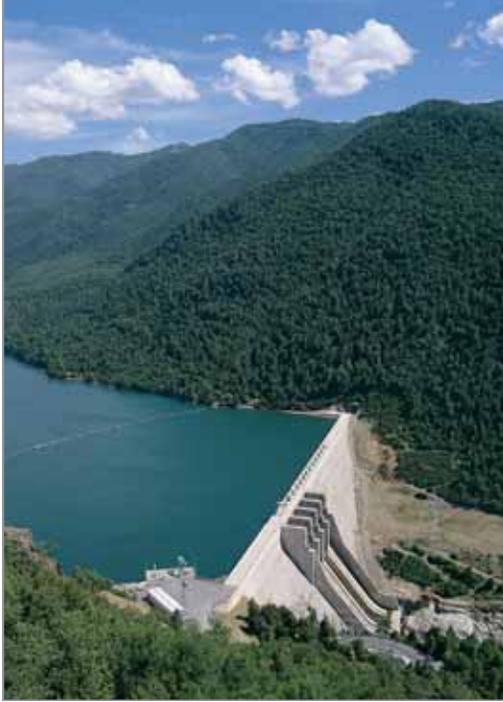
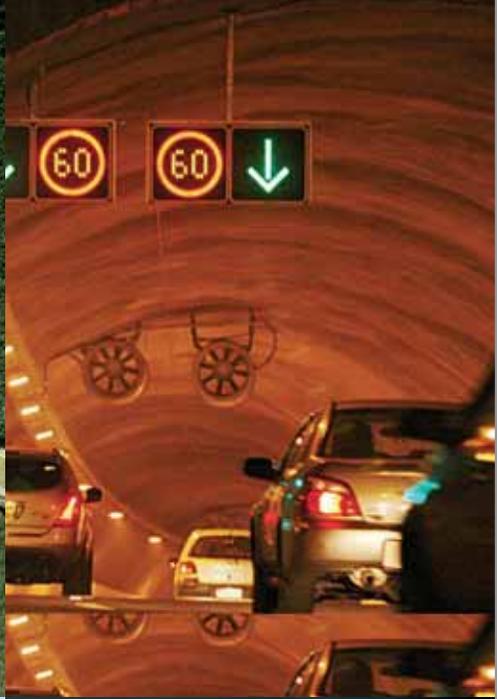
<b>Project</b>	<b>Investment under technical bid</b>	<b>Investment through supplementary contracts</b>	<b>Total investment</b>	<b>Compensation payments under supplementary contracts</b>
Airports	5,291.6	741.1	6,032.70	193.0
Intercity roads	372.7	45.9	418.60	3.0
Urban highways	2,637.8	765.1	3,403.00	94.2
Prisons	216.4	0.0	216.43	0.0
Urban infrastructure	155.4	0.7	156.00	0.0
Transantiago infrastructure	156.1	0.0	56.10	1.1
Others	130.0	5.2	135.20	10.3

(\*) Concessions in operation, under construction, in process of award and re-tendered.

**Inversión en concesiones por subsectores (\*)**  
(en millones de US\$)

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión oferta técnica</b>	<b>Inversión a través de Convenios Complementarios</b>	<b>Inversión total</b>	<b>Pago de compensaciones a través de Convenios Complementarios</b>
Aeropuertos	5.291,6	741,1	6.032,70	193,0
Autopistas interurbanas	372,7	45,9	418,60	3,0
Autopistas urbanas	2.637,8	765,1	3.403,00	94,2
Recintos penitenciarios	216,4	0,0	216,43	0,0
Infraestructura urbana	155,4	0,7	156,00	0,0
Infraestructura para Transantiago	156,1	0,0	56,10	1,1
Otras	130,0	5,2	135,20	10,3

(\*) Cifras corresponden a concesiones en explotación, en construcción, en trámite de adjudicación y relicitados.



## Urban highways

The construction of urban highways in Santiago has significantly reduced journey times, with a positive impact on congestion and air pollution. This is largely due to the use of a free-flow electronic system under which a device installed on a vehicle's windscreen charges the toll without the vehicle having to stop or reduce speed.

By improving transport links, these highways have made an important contribution to the development of Chile's capital city and its inhabitants' quality of life.

## Intercity roads

The modernization of public infrastructure in general is crucial for the growth of a country of Chile's length.

New roads have made traveling easier, reduced accidents and journey times and provided significantly improved facilities such as control services, parking for trucks, rest areas, emergency telephones, assistance and ambulance services.

A network of infrastructure, including roads, junctions, tunnels, overpasses and underpasses, bridges, crossings, pedestrian walkways, road defenses, entry and exit lanes and crossings for animals and machinery, now connects production centers throughout Chile.

## Airports

The importance that air travel has acquired in recent years made investment in this sector essential for communication between the country's different regions. This investment has contributed to the development of tourism and exports and, in other words, to Chile's decentralization and its international integration.

Larger terminals, with higher service and safety standards, were the key aim of the public-private partnerships established in this sector in a bid to provide users with greater comfort and high-quality facilities.

Chile's ten privately-operated airports mean that the total area of passenger terminals has trebled, along with baggage reclaim facilities

## Concesiones viales urbanas

*Las autopistas urbanas permiten a los usuarios reducir significativamente los tiempos de viaje dentro de la ciudad de Santiago, produciendo menos congestión y contaminación. Esto gracias principalmente a la tecnología free flow (flujo libre), en la que mediante un dispositivo o Televía instalado en el parabrisas del vehículo, se efectúa el cobro del peaje sin que éste deba detenerse o disminuir la velocidad,*

*Estas obras generan conectividad, dándole un gran impulso al desarrollo de la capital de Chile y brindando una mejor calidad de vida a sus habitantes.*

## Concesiones viales interurbanas

*La modernización de la infraestructura pública en su conjunto resulta fundamental para el crecimiento de un país cuya geografía es tan extensa como la de Chile.*

*La creación de nuevas rutas permite circular con fluidez, reducir accidentes y tiempos de viaje, aumentando considerablemente las posibilidades de desplazamiento, mediante servicios de control, estacionamientos para camiones, áreas de descanso, teléfonos de emergencia, asistencia en ruta, ambulancias, entre otros.*

*Una red de obras como caminos, enlaces, túneles, cruces desnivelados, puentes, atravesos, pasarelas, defensas camineras, pistas de aceleración y frenado, cruces para ganado y maquinaria, es la que asegura una comunicación expedita entre los centros productivos a lo largo y ancho de Chile.*

## Infraestructura aeroportuaria

*La importancia que fue adquiriendo el transporte aéreo con el transcurso de los años hizo fundamental que se invirtiera en este sector: un desarrollo necesario para permitir una mejor comunicación entre todas las regiones, lo que ayuda al turismo y a las exportaciones, es decir a la descentralización y a la inserción de Chile en el mundo.*

*Terminales con mayor capacidad, mejor servicio y más seguridad, fueron puntos claves en el desarrollo de los nuevos proyectos concesionados, con el fin de que los usuarios tengan mayor comodidad y viajen con un alto estándar.*

and closed-circuit television systems, while the number of boarding gates has increased six-fold.

## **Prisons**

Until recently, Chile's prisons were severely overstretched, with the resulting security risks and overcrowding, and rehabilitation was virtually impossible. This situation persisted despite investment of US\$122 million between 1990 and 1999, and the deficit of prison space was officially estimated at 33%.

In response, the Ministry of Justice tendered the construction of new prisons in order to improve inmates' quality of life and invited private companies to contribute to the country's development through the operation of these new facilities.

So far, concession contracts have been awarded for eight prisons around the country (divided into three groups) out of the ten envisaged, each with a capacity for over 1,500 inmates, representing an investment of close to US\$280 million.

*Con 10 aeropuertos licitados en Chile, se triplicó el área construida de terminales de pasajeros, igual que los equipos de cintas transportadoras de equipaje y los circuitos cerrados de televisión, además de sextuplicarse los puentes de embarque.*

## **Infraestructura penitenciaria**

*Hasta hace poco, la infraestructura penitenciaria de Chile presentaba condiciones dramáticas que conllevaban vulnerabilidad en materia de seguridad, espacios mínimos para los internos y casi nula posibilidad de rehabilitación. Esta situación persistió a pesar de la inversión realizada en el período 1990-1999, equivalente a US\$ 122 millones, mientras el déficit en espacio carcelario era de 33%, según cifras oficiales.*

*Por esta razón, el Estado, a través del Ministerio de Justicia, licitó la construcción de recintos de reclusión penitenciaria para mejorar la calidad de vida de los reclusos, invitando a los privados a hacer un aporte al desarrollo del país, a través de su administración.*

*Actualmente, tres grupos penitenciarios han sido concesionados (con 8 recintos) en todo el país, de un total de diez con capacidad para más de 1.500 reclusos, cuya inversión bordeó los US\$ 280 millones.*

**Chile's concessions system and the characteristics of the projects it offers have attracted important foreign investors; at one point, seven of the world's ten largest infrastructure management companies were active in Chile.**

*El sistema de concesiones chilenos y el alto atractivo de los proyectos licitados, ha atraído a grandes inversionistas extranjeros, llegando en un momento a concentrar siete de las diez empresas de gestión de infraestructura más grandes del mundo.*

## Public facilities

Two projects of vital importance for the capital Santiago - its Central Court Building and public transport terminals - have also been developed under the concessions system.

As part of the Transantiago public transport modernization, new multi-mode terminals were built. At these modern terminals, different forms of transport - the subway, urban and rural buses, taxis and cars - converge and, as well as allowing passengers to change easily from one to another, also include complementary services such as shops and parking facilities.

A tender for the new Central Court Building was issued by the Ministry of Justice as part of a reform of criminal justice. As well as the courts themselves, it includes the offices of the State Prosecution Service and the Public Defense Service.

## Reservoirs

In another area of the concessions system, this includes the construction of reservoirs for agricultural irrigation in areas with great agribusiness potential. The Convento Viejo Reservoir near Chimbarongo in the O'Higgins Region is already in operation and, as well as providing irrigation for 50,000 hectares of agricultural land, has the capacity to make an important contribution to hydroelectric generation.

## Infraestructura pública

*Dentro de las obras de infraestructura pública, el sistema de concesiones desarrolló dos obras de vital importancia para la capital del país, las Estaciones Intermodales y el Centro de Justicia.*

*En el marco del plan de modernización del transporte público Transantiago, se construyeron las Estaciones Intermodales, que son modernos edificios para el transbordo de pasajeros entre distintos medios de transporte tales como metro, buses urbanos, buses rurales, taxis, colectivos y autos. Además de significar una importante obra para los usuarios del nuevo sistema de transporte, estas estaciones desarrollan servicios complementarios de gran utilidad, como comercio y estacionamiento para los usuarios.*

*Por su parte, en el contexto de la Reforma Procesal Penal en la Región Metropolitana, el Estado, a través del Ministerio de Justicia, licitó la nueva infraestructura para el funcionamiento de los Tribunales de Justicia, del Ministerio Público y de la Defensoría Penal Pública, el cual se materializó en un conjunto de edificios llamado Centro de Justicia de Santiago.*

## Embalses

*La construcción de embalses para mejorar el riego en zonas de gran potencial agroindustrial, es otra de las áreas en que se desarrolló el sistema de concesiones.*

*Actualmente está en funcionamiento el Embalse Convento Viejo de Chimbarongo, VI Región, cuyas dimensiones, además del riego de 50 mil hectáreas, permitirán un gran aporte a la generación hidroeléctrica del país.*

Since its launch 17 years ago, 57 contracts, representing a total investment of U\$\$10,518 million, have been awarded under the concessions system.

*La inversión en concesiones durante los 17 años de funcionamiento del sistema bordea los U\$\$ 10.518 millones, en un total de 57 proyectos licitados.*

## Ports

Chile's ports are an emblem of the quantitative and qualitative progress achieved in many sectors of its economy as a result of economic liberalization and privatizations. Almost 90% of Chile's foreign trade is handled by its ports and many products, including copper cathodes and wood pulp as well as fruit and vegetables, are increasingly containerized.

Under Law N° 19.542, which came into force in December 1997, ten ports which had until then been administered by the State Port Authority (Emporchi) were given administrative and financial autonomy and, in some cases, concessions on mooring sites were subsequently awarded to private companies.

In August 1999, mono-operator contracts were awarded for one site in the port of Valparaíso and for two each in San Antonio and San Vicente. This was followed a year later by the port of Iquique and then by Antofagasta and Arica.

As a result, the state received US\$267 million in bids and US\$29 million in fees for operating rights. Between 2000 and 2006, state ports saw an increase of 51% in their efficiency measured in tonnes/hour while, at privately-operated sites, this more than doubled. At the same time, port charges dropped by 30%.

## Puertos

*Gracias a la apertura económica y privatización de empresas, varios sectores de la economía chilena dieron un salto cuantitativo y cualitativo en su desarrollo. Un caso emblemático fue el sector portuario. Casi el 90% del comercio exterior de Chile se moviliza por vía marítima y una serie de productos del país, como los cátodos de cobre, celulosa y toda la producción hortofrutícola, están en un franco e irreversible proceso de contenedorización.*

*En diciembre de 1997 se publicó la Ley N°19.542 de Modernización del Sector Portuario Estatal, que permitió que diez puertos manejados hasta entonces por la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi), en manos del Estado, tuvieran autonomía administrativa y financiera. Así, se concesionaron a privados sitios en algunos puertos.*

*En agosto de 1999 se licitaron un frente de atraque mono operador en el puerto de Valparaíso, dos frentes mono operadores en San Antonio y el puerto de San Vicente. Un año más tarde, el puerto de Iquique también fue concesionado. Luego siguieron los puertos de Antofagasta y Arica.*

*En este proceso, el Estado de Chile recibió US\$ 29 millones, por derecho de llave y US\$ 267 millones por ofertas. Entre el 2000 y 2006 la velocidad de transferencia en las empresas portuarias estatales aumentó 51% (en toneladas/hora), mientras que en los frentes concesionados el incremento fue en más de 100%. A su vez, hubo una reducción de 30% en las tarifas portuarias.*



PORT OF VALPARAISO. COURTESY OF ASOEX  
PUERTO DE VALPARAISO, GENTILEZA DE ASOEX

## The concessions system: the pillar of Chile's connection to the rest of the world

### *Sistema de concesiones: Pilar de conectividad con el mundo*

**T**hanks to Chile's open economy and its network of trade agreements with partners that include Canada, the United States, the European Union, South Korea and China, exports have played a key role in its economic success.

However, Chile's long, thin geography and its distance from major world markets have been, and continue to be, an enormous challenge.

At the beginning of the 1990s, Chile had a deficit of transport links, both within the country and with the rest of the world. However, the concessions system has provided it with new roads, airports and port infrastructure in line with the sustained growth of its exports and the high standards required for international trade.

Between 1989 and 1995, Chile's exports increased by 99% but, between 2000 and 2007 - when most of this new infrastructure was already in place - climbed by 252%, according to the Association of Public Infrastructure Concession Companies (COPSA). In this way, the infrastructure developed under the concessions system has emerged as a pillar of Chile's transport links with the rest of the world and, therefore, of its economic growth.

The infrastructure built is of a high technological level and in line with the new demands placed upon it. It includes a network of faster and safer roads throughout the country, airports with high-quality service standards, ports and freight compounds with a high capacity and easy access, and urban highways that were the first in the world to use a common electronic tolling system.

As a result, Chile's geographic location gradually became an advantage as it emerged as the region's main gateway to the Pacific and Asian markets. In other words, the efforts of concession companies permitted the integration of all sectors of the economy into Chile's development and transformed it into a platform from which companies can operate internationally in today's ever more globalized world.

*Gran parte del éxito económico de Chile ha estado ligado a sus exportaciones, gracias a una economía abierta y una activa política de acuerdos bilaterales con países como Canadá, EE.UU., la Unión Europea, Corea del Sur, China, entre otros.*

*Sin embargo, la extensa y angosta geografía de nuestro país, sumado a su distancia con los centros de consumo han sido, y continúan siendo, un gran desafío para Chile.*

*Frente a la falta de conectividad interna y externa de Chile a comienzos de los '90, el sistema de concesiones permitió dotar al país de obras que han potenciado la red de transporte (vial, aeroportuaria, portuaria), respondiendo al sostenido crecimiento del sector exportador y a los altos estándares del comercio internacional.*

*Entre 1989 y 1995 las exportaciones chilenas crecieron 99%, y durante los siete años contemplados entre 2000 y 2007 -cuando gran parte de la conectividad vial ya estaba implementada- los envíos al exterior aumentaron en 252%, según datos de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública. De esta manera, las obras realizadas a través del modelo de concesiones, se transformaron en los pilares de la conectividad de Chile con el mundo y por ende, parte fundamental del crecimiento económico del país.*

*Fruto de este proceso se construyó una infraestructura de alto nivel tecnológico y adecuada a los nuevos tiempos, que contempla una red vial más rápida y segura, que se extiende por todo el territorio nacional, con aeropuertos dotados de altos estándares de servicios, puertos marítimos y terrestres con accesos expeditos y con gran capacidad de carga y autopistas urbanas que innovaron a nivel mundial con un sistema de cobro automático interconectado.*

*La ubicación geográfica del país lentamente fue transformándose en una ventaja, convirtiéndose en la principal vía de acceso al Pacífico para los países de la región y el camino de contacto de los países americanos con Asia. De esta forma, el esfuerzo de las empresas concesionarias permitió la integración de todos los sectores de la economía del país en el desarrollo nacional, convirtiendo a Chile en la plataforma para poder operar internacionalmente en un mundo cada vez más globalizado.*

After these achievements, Chile now faces the new and important challenge of extracting maximum advantage from the Free Trade Agreements it has signed and continuing to develop the infrastructure needed to connect it with the rest of the world. Today, it is evident that increasing pressure of demand calls for important new infrastructure investments.

It is estimated that, by 2020, Chile's ports will need to be able to handle a throughput of 200 million tonnes, up from 30 million tonnes in the 1990s, indicating a need to review the present system. In addition, bi-oceanic corridors will have to be improved and enlarged so as to offer our neighbors expedite access to the Pacific and consolidate Chile's position as the region's port for trade with Asian markets.

Similarly, the number of passengers using Chile's airports rose from 6.4 million in 1998 to almost 10 million in 2008, half of whom were international. Airports and air services will, therefore, need to be expanded in order to handle the projected increase in demand over the coming years.

*Con los éxitos alcanzados, ahora el país tiene un nuevo e importante desafío de aprovechar los Tratados de Libre Comercio firmados, impulsando la infraestructura necesaria para conectar a Chile con el exterior. Hoy es posible percibir un creciente aumento de la demanda, que obliga a realizar importantes obras de conectividad.*

*Mientras en la década de los '90 el comercio exterior significaba 30 millones de toneladas desde los puertos nacionales, la proyección para 2020 se eleva a 200 millones de toneladas, lo cual obliga a replantearse el sistema portuario actual. Es necesario también mejorar y ampliar los corredores internacionales, ofreciendo a nuestros vecinos un buen acceso al Océano Pacífico y consolidar la posición de Chile como puerta al Asia.*

*En materia aeroportuaria, los 6,4 millones de pasajeros que había en 1998 crecieron a casi 10 millones en 2008, de los cuales 5 millones son pasajeros internacionales. Así, el país debe potenciar sus aeropuertos y rutas aéreas para responder al aumento de demanda proyectada para los próximos años.*

CENTRAL COURT BUILDING, COURTESY OF COPSA  
CENTRO DE JUSTICIA, GENTILEZA DE COPSA



## Legal framework of the concessions system

### *Normativa legal del sistema de concesiones*

The legal framework for the provision of public infrastructure through the Concessions Program is contained mainly in the Concessions Law and its corresponding norms. The regulation in force covers the award of contracts and the construction, repair and maintenance of public works under concession contracts. Tendering may start with a call for bids or with a prior prequalification process.

The latest modification to the Concessions Law, approved with broad cross-party support in 1996, authorized the MOP to offer concessions on public works of all types. In the case of public works that are the responsibility of other government agencies, it authorized these to delegate the concession process to the MOP.

The Concessions Law requires that concessions be awarded through local or international public tenders. In addition, when a project is particularly complex, large or costly, the MOP can invite companies or consortia to prequalify on the basis of an investment prospectus before issuing the tender. Concession contracts are subject to the norms established in the regulation corresponding to the Public Works Concessions Law (Supreme Decree N° 956, issued by the MOP in 1997).

A bill that would modify some aspects of the existing legal framework is currently before Congress. This seeks to improve incentives for investment in the maintenance of public infrastructure and protect its value over time, thereby contributing to the economy's productivity and people's quality of life. In addition, it would adapt current legislation for use in more complex, multi-functional projects as well as making concession contracts more transparent and improving dispute settlement mechanisms.

It would also create a Technical Panel to make recommendations and to take disputes to the Appeals Courts or to an Arbitration Commission as well as an Advisory Council to assist the MOP on specific issues relating to concessions.

*Las normas jurídicas que reglamentan la provisión de infraestructura pública mediante el Programa de Concesiones, están estipuladas en diversos cuerpos legales y en especial en la Ley de Concesiones y su Reglamento. Las normas vigentes regulan la adjudicación, ejecución, reparación o conservación de las obras públicas fiscales otorgadas en concesión. Los procesos de licitación pueden iniciarse con un llamado propiamente tal o con un proceso previo de precalificación.*

*El MOP, antes del llamado a licitación nacional o internacional, puede invitar a la precalificación de licitantes sobre la base de un prospecto de inversión, cuando la obra pública a concesionar revista especiales características en cuanto a su complejidad, magnitud o costo.*

*La última modificación a la Ley de Concesiones de Obras Públicas fue en 1996 permitiendo al Ministerio de Obras Públicas otorgar en concesión toda obra pública fiscal y, en caso que la obra a concesionar fuese competencia de otro organismo del Estado, delegar a esta Cartera, mediante convenio mandato, la facultad de concesionarla.*

*La Ley de Concesiones establece que la adjudicación de los proyectos se efectúe mediante una licitación pública, nacional o internacional. Además, el Ministerio puede hacer un llamado a precalificación de Empresas o Consorcios cuando la obra revista especiales características de complejidad, magnitud o costo. Por otra parte, los contratos por concesión se rigen por las normas establecidas en el Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas (Decreto Supremo MOP N° 956 de 1997).*

*Con el fin de generar mejores incentivos para la inversión en conservación de las obras públicas y en la valorización de éstas en el tiempo, para mejorar la productividad en la economía y calidad de vida de las personas, junto con adaptar la legislación a proyectos multifuncionales más complejos, dar mayor transparencia a los contratos y mejorar los mecanismos de solución de controversias, se encuentra en tramitación en el Congreso Nacional el proyecto de Ley que pretende perfeccionar el actual marco normativo.*

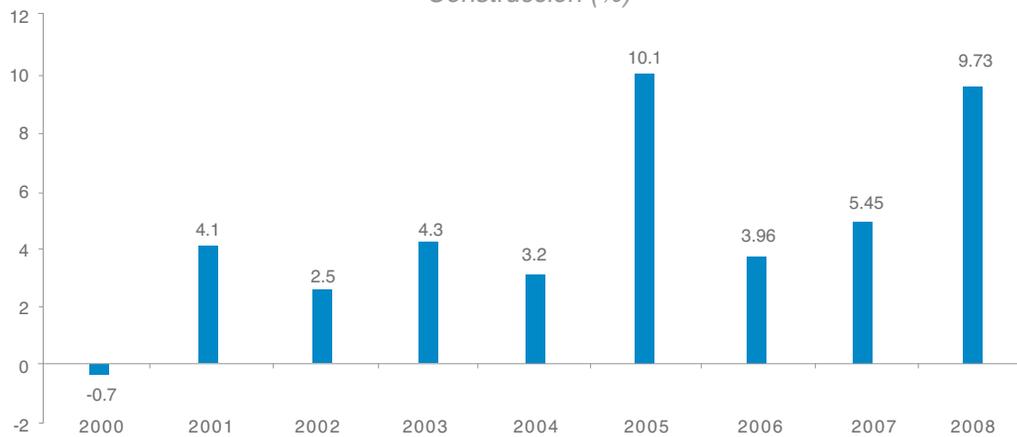
*La iniciativa legal propone, además, la creación de un Panel Técnico con facultad de realizar recomendaciones, y elevar el conocimiento de las controversias ante la Corte de Apelaciones o ante una Comisión Arbitral que fallará en derecho. Propone, también un Consejo Consultivo que asesorará al Ministro de Obras Públicas en materias específicas relativas a obras concesionadas.*

## Construction, the foundation of development *Construcción, base del desarrollo*

In recent years, the dynamism of Chile's construction sector has both mirrored and contributed to the country's economic growth and played an important role in job creation. From 2001 to 2008, the industry showed a sustained expansion and, in 2008, grew by almost 10%. Over the past 12 years, it has accounted for an average 7.2% of GDP, rising to 7.5% in 2008, and employs over 8% of the country's workforce.

*El sector de la construcción en Chile muestra un importante dinamismo reflejo del crecimiento económico que ha vivido el país en los últimos años, contribuyendo de forma importante al crecimiento del PIB y del empleo. A partir de 2001, este rubro ha mantenido una tendencia al alza en forma constante. En 2008 este sector creció casi 10%. En los últimos 12 años ha aportado en promedio el 7,2% al PIB y da empleo a más del 8% de la fuerza laboral del país, transformándose en uno de los sectores más dinámicos de la economía nacional. En 2008 su aporte alcanzó 7,5%.*

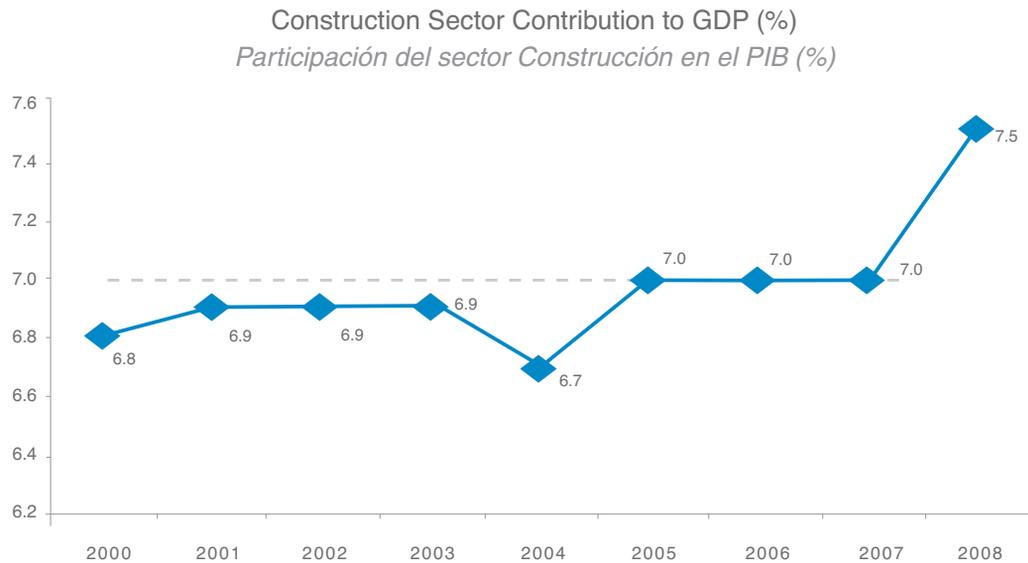
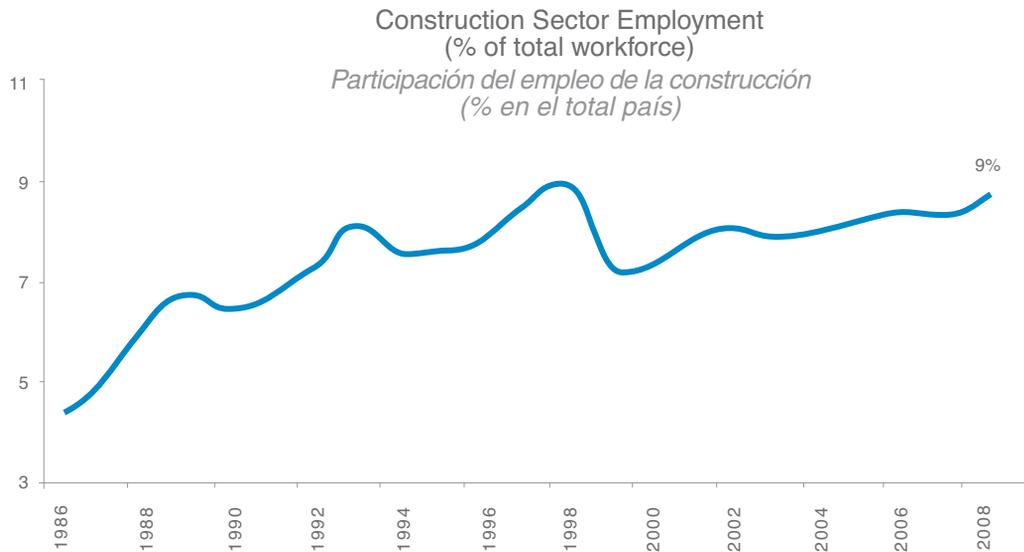
Construction Sector Output  
(annual variation, %)  
*Variación Anual del PIB del sector  
Construcción (%)*



Source: Chilean Chamber of Construction ([www.cchc.cl](http://www.cchc.cl))  
Fuente: Cámara Chilena de la Construcción ([www.cchc.cl](http://www.cchc.cl))

COURTESY OF CCHC  
GENTILEZA DE LA CCHC





Source: Chilean Chamber of Construction ([www.cchc.cl](http://www.cchc.cl))  
Fuente: Cámara Chilena de la Construcción ([www.cchc.cl](http://www.cchc.cl))

In the mid-1990s, the construction industry experienced an unprecedented boom. Favorable political and economic conditions attracted large amounts of foreign investment and, together with the resources of Chile's private pension funds, financed enormous progress in telecommunications, energy and copper mining. This, in turn, meant increased demand for construction services and the development of large projects.

*A mediados de los '90, la construcción tuvo un despegue sin precedentes. Las favorables condiciones políticas y económicas del país lograron atraer altos montos de inversión extranjera, la que junto con los recursos de los fondos de pensiones, se tradujeron en enormes progresos en materia de telecomunicaciones, energía y minería del cobre, que incrementó la demanda por actividad constructora y el desarrollo de grandes obras.*

In the copper mining industry, important projects were developed by companies from countries that included Canada, the United States, Australia and South Africa. At the same time, Metro de Santiago,

*La minería del cobre dio un gran salto, marcado por el desarrollo de grandes proyectos de empresas de Canadá, Estados Unidos, Australia y Sudáfrica, entre otros países.*

the city's subway, built new lines (4, 4A and 5) incorporating important technological innovations in both overhead tracks and tunnels. These have benefited the more than 2 million people who use this system of transport each day.

Road infrastructure reached maturity, with important investments in urban highways and the completion of an upgrade of Highway 5 south to Puerto Montt. At present, Chile's has 81,000 kilometers of roads of which 21% are paved. In addition, important investments are being made in reservoirs and bridges.

New power plants were also built and, over the past 12 years, Chile's generating capacity has doubled. Progress is also being made in the use of alternative renewable energy sources, particularly wind farms.

With the construction of new industrial parks, over 7,000,000 m<sup>2</sup> were added to Chile's industrial infrastructure while commercial infrastructure expanded by 6,300,000 m<sup>2</sup>, including malls, hypermarkets and large stores.

There were also important investments in the hotel sector as well as in the construction of casinos in different regions of the country.

The construction of new corporate buildings as well as large office projects meant an important increase in supply and it is estimated that, in the Santiago Region alone, this rose by over 1,800,000 m<sup>2</sup>.

Between 1990 and 2000, 1,195,000 new homes were built - almost as many as in the previous 26 years - while non-residential building reached 40,000,000 m<sup>2</sup>, 12% more than in the previous 40 years. From 2001 to 2008, 1,100,000 homes were built as well as 50,000,000 m<sup>2</sup> of non-residential building. Since the 1980s, employment in the sector has doubled.

The result of this boom is that half of the construction activity of the past 50 years has taken place in the last 15 years.

*En infraestructura pública, destaca la construcción de varias líneas del Metro de Santiago (4, 4A y 5) con grandes innovaciones tecnológicas, con vías elevadas y en túneles, lo que ha beneficiado a más de dos millones de habitantes que usan diariamente este medio de transporte.*

*Las obras viales han llegado a su etapa de madurez, con importantes inversiones en vialidad urbana (autopistas) y se terminó de construir la panamericana hasta la X Región. En la actualidad la red vial nacional alcanza 81 mil kilómetros, de los cuales el 21% está pavimentado. También se están realizando importantes inversiones en embalses y puentes.*

*Se levantaron centrales de generación eléctrica, duplicando la capacidad instalada en los últimos 12 años. Además, se está avanzando hacia el uso de energías renovables no convencionales (ERNC), dentro de las que destacan los parques de generación eólica.*

*La infraestructura física industrial se expandió en más de siete millones de metros cuadrados, con la construcción de moderados parques industriales. La edificación comercial tuvo un auge de 6.300.000 m<sup>2</sup> construidos entre malls, mega mercados y grandes tiendas.*

*A lo anterior se sumaron fuertes inversiones en la industria hotelera, que se expandió significativamente. Así también, se han realizado importantes inversiones en la construcción de casinos de juegos en distintas regiones del país.*

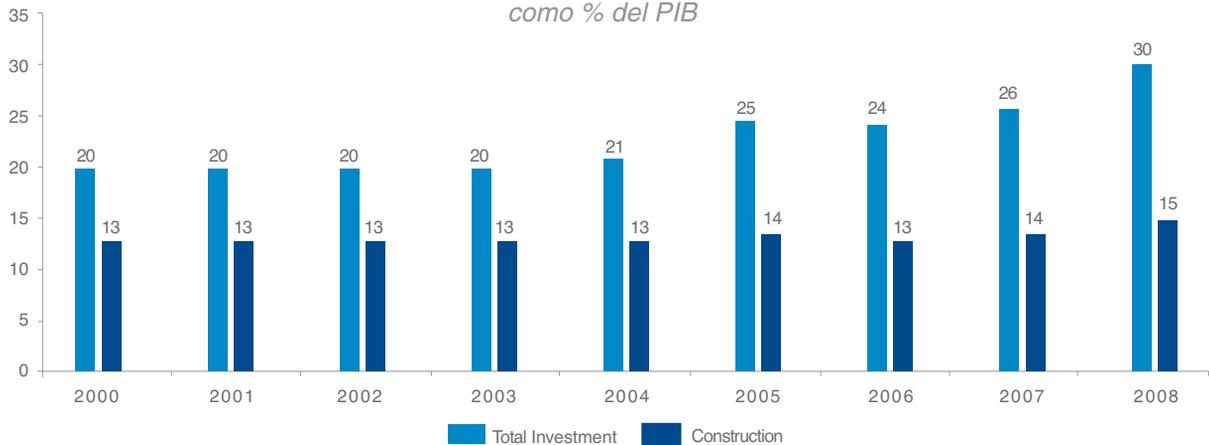
*La construcción de edificios institucionales, unida a grandes proyectos de oficinas, expandió fuertemente la oferta, de lo cual se estima que sólo en el Gran Santiago entraron en servicio más de 1,8 millón de m<sup>2</sup>.*

*Entre 1990 y 2000 se construyeron 1.195.000 viviendas, casi lo mismo que se había edificado en un periodo de 26 años. Se erigieron 40 millones de m<sup>2</sup> de edificación no residencial, un 12% más que lo edificado en los anteriores 40 años. Desde 2001 a 2008 se han construido 1.100.000 viviendas y 50 millones de m<sup>2</sup> en edificación no habitacional. Por otra parte, el empleo del sector se ha duplicado desde la década de los '80 a la fecha.*

*En suma, en los últimos 15 años se ha materializado la mitad de la actividad constructora del último medio siglo.*

Total Investment & Investment in construction  
as % of GDP

*Inversión Total e Inversión en Construcción  
como % del PIB*



Source: Chilean Chamber of Construction ([www.cchc.cl](http://www.cchc.cl))  
Fuente: Cámara Chilena de la Construcción ([www.cchc.cl](http://www.cchc.cl))

**Investment in construction:** The growth of activities such as mining, fruit farming, aquaculture, forestry and the energy sector, combined with Chile's focus on foreign trade, has been reflected in pressure on the construction sector to produce industrial infrastructure ever more efficiently and to provide public infrastructure such as ports, airports and roads to support this growth.

As a result, investment in construction has been led by public and private infrastructure projects. Over the past decade, projects of this type have, in fact, accounted for 64% of investment in construction, with housing accounting for the remaining 36%.

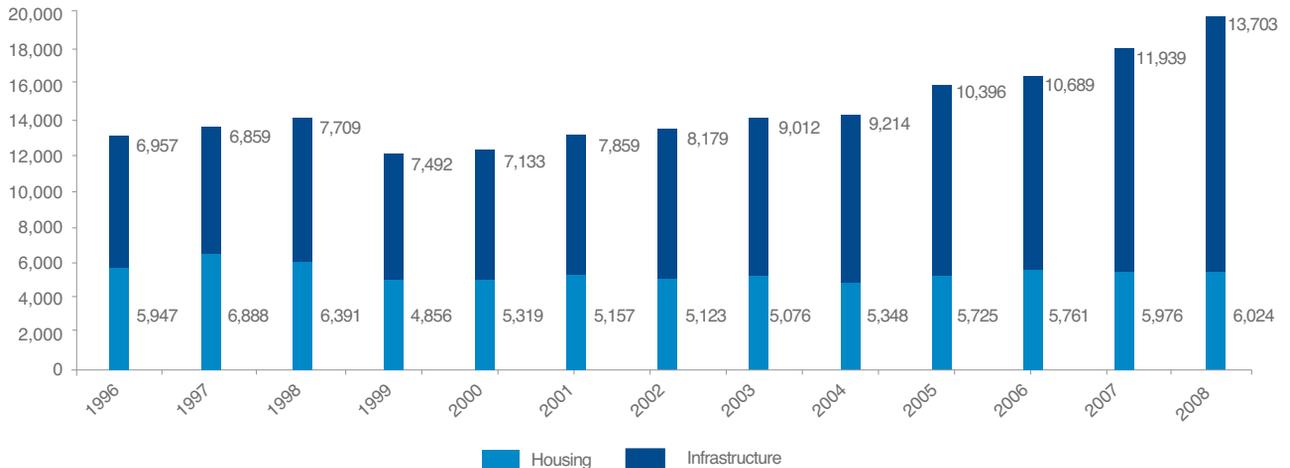
In 2007, investment in construction reached US\$17,915 million, divided into US\$11,939 million in infrastructure and US\$5.976 million in housing, while in 2008, total investment rose by 10.4% to US\$19,726 million.

***Inversión en construcción:*** *el importante desarrollo de la producción nacional en distintos ámbitos como minería, fruticultura, cultivo de peces y mariscos, energía y forestal, y la orientación del país hacia el comercio exterior, han presionado al sector construcción a levantar infraestructura productiva con niveles de eficiencia cada vez mayores y a proveer de infraestructura de uso público capaz de sostener este crecimiento (puertos, aeropuertos, carreteras, entre otros).*

*Es así como la inversión en construcción ha estado liderada por la inversión en infraestructura, tanto pública como privada. En efecto, durante los últimos 10 años la inversión en infraestructura ha sido el 64% de la inversión en construcción y el restante 36% corresponde a inversión en vivienda.*

*Las cifras de inversión en construcción indican que durante 2007 se invirtieron alrededor de US\$ 17.915 millones, descompuestos en US\$ 11.939 millones en infraestructura y US\$ 5.976 millones en vivienda. Durante 2008, se invirtieron US\$ 19.726 millones en construcción, un 10,4% más que en 2007.*

Investment in construction  
(US\$ million)  
*Inversión en Construcción*  
(millones de dolares)



Source: Chilean Chamber of Construction ([www.cchc.cl](http://www.cchc.cl))  
Fuente: Cámara Chilena de la Construcción ([www.cchc.cl](http://www.cchc.cl))

**Investment in housing:** On average over the past ten years, 80% of investment in housing has been in dwellings without a state subsidy. This has shown an upward trend since 2001 while state housing and housing with a partial state subsidy has shown small fluctuations.

Since the beginning of the present decade, an average 140,000 dwellings, equivalent to almost 10,000,000 m<sup>2</sup>, have been built each year, reaching 163,000 dwellings and almost 12,000,000 m<sup>2</sup> in 2006. This important increase in the number of dwellings was also accompanied by an increase in their average size from 59 m<sup>2</sup> to 69 m<sup>2</sup>.

In 2001, dwellings of up to 35 m<sup>2</sup> accounted for 17% of the total and those of 71-100 m<sup>2</sup> for only 8% whereas these figures have since reversed, with the former now representing 5.5% and the latter 22%.

**Investment in infrastructure:** Investment in infrastructure has been led by industrial projects developed by private companies, principally in the mining and energy sectors.

**Inversión en vivienda:** en la inversión en vivienda, se observa que la mayor proporción de ésta corresponde a inversión privada sin subsidio del Estado (en promedio los últimos 10 años ha representado el 80% de la inversión total). En efecto, mientras la inversión pública y con copago (subsidio estatal para financiar parte de la vivienda) ha registrado leves fluctuaciones, desde 2001 la inversión privada ha mantenido una tendencia creciente.

Desde principio de esta década, se han construido 140.000 viviendas anuales promedio y casi 10 millones de m<sup>2</sup> en promedio anual, llegando en 2006 a niveles de 163.000 unidades y casi 12 millones de m<sup>2</sup>. Junto con este significativo aumento en el número de viviendas destaca un aumento en el estándar de calidad desde 59 m<sup>2</sup> a 69 m<sup>2</sup>.

En 2001 la participación de la construcción de viviendas hasta 35 m<sup>2</sup> y de 71 a 100 m<sup>2</sup> era de 17% y 8%, respectivamente. En la actualidad esa participación es todo lo contrario, es decir, 5,5% para viviendas de menos de 35 m<sup>2</sup> y 22% para viviendas entre 71 y 100 m<sup>2</sup>.

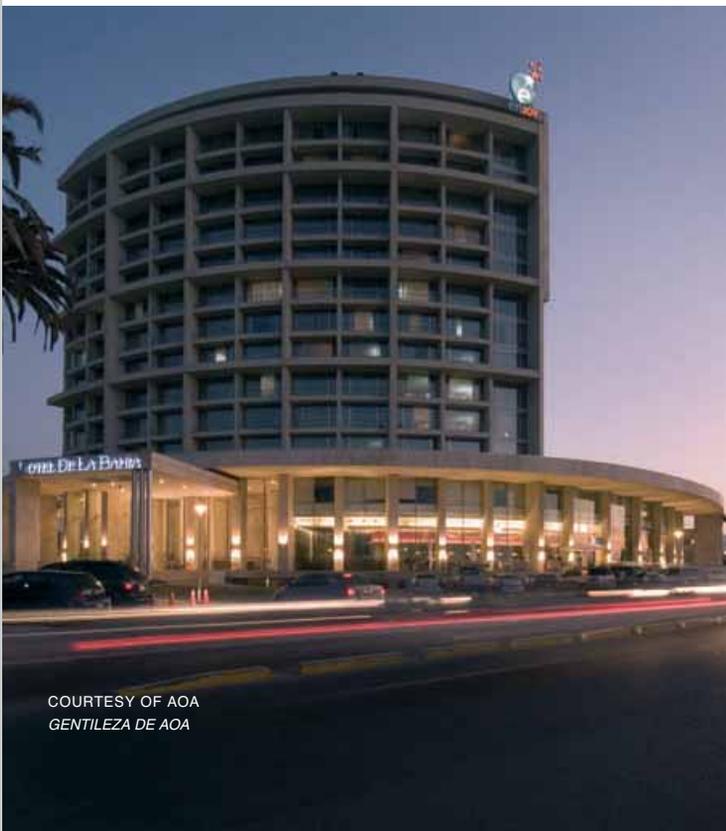
**Inversión en infraestructura:** la inversión en infraestructura ha estado liderada ampliamente por la inversión productiva privada, en la que destacan las inversiones en minería y energía.

**Public Infrastructure:** The modernization of public infrastructure in Chile has been largely the result of the incorporation of the private sector into the financing, construction and operation of urban and intercity roads, airports and ports and into the water industry. The latter involved the transfer of ownership, leading to high levels of efficiency and productivity. The public-private partnerships discussed in the previous section have proved successful in addressing Chile's infrastructure deficit. Under the concessions program, the management of different areas of public infrastructure has been transferred to private companies.

**Private industrial infrastructure:** Investment in industrial infrastructure has doubled over the past ten years and, in 2008 alone, rose by 23%. This includes projects in forestry, manufacturing, ports, non-residential real estate, state industrial infrastructure (excluding investments by ministries and under the concessions system), mining and energy. In recent years, growth of this type of investment has been driven by the energy and mining sectors which have accounted for over 70% of the total.

***Infraestructura pública:** en cuanto a infraestructura pública, la clave en la modernización de la infraestructura física del país ha sido la incorporación del sector privado en el financiamiento, la construcción y operación de obras como vialidad urbana e interurbana, aeropuertos, servicios, puertos y sanitarios. En este último incluso se hizo el traspaso de la propiedad, cambio que logró altos niveles de eficiencia y productividad. La asociación publico-privada que se trató en el capítulo anterior, ha demostrado ser exitosa para resolver el déficit en infraestructura. En el marco del programa de concesiones, se le ha entregado a los privados la gestión de diversas áreas de la infraestructura de uso público.*

***Infraestructura productiva privada:** la inversión en infraestructura productiva se ha duplicado en los últimos 10 años, y sólo en 2008 experimentó un incremento de 23% respecto del año anterior. Esta inversión abarca los sectores forestal, industrial, puertos, inmobiliario no habitacional, infraestructura productiva pública (no incluye las inversiones de ministerios ni concesiones), minería y energía. En estos últimos años, el dinamismo de esta inversión ha sido liderado ampliamente por los sectores de energía y minería, los que explican más de 70% de la inversión.*



COURTESY OF AOA  
GENTILEZA DE AOA



## Engineering services: a new export *Servicios de ingeniería: nueva exportación no tradicional*

In recent years, engineering services - an activity that employs a workforce of 10,000 including technicians and administrative staff - have emerged as a non-traditional export. In 2008, exports of these services reached US\$250 million while total sales reached US\$1 billion, generating investment projects for more than US\$20 billion.

Engineering services in Chile cost 30% less than in the United States or Europe and, thanks to their high level of efficiency, have gained international recognition. Over the past three years, their main export markets have been in Central America, South America and the Caribbean although, in the case of mining, they also include Africa and Asia.

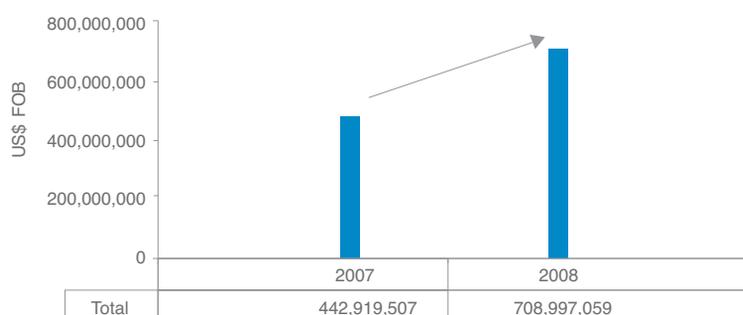
According to the Chilean Association of Engineering Consultants (AIC), the principal areas of activity are agriculture, construction and urban development, energy, manufacturing, mining, water services and infrastructure for air, land and sea transport.

*En los últimos años, los servicios de ingeniería -que involucran a 10.000 profesionales entre técnicos y administrativos- han crecido al alero del país, hasta transformarse en un producto de exportación no tradicional. En 2008, los servicios de ingeniería exportaron US\$ 250 millones, mientras que sus ventas totales ascendieron a US\$ 1.000 millones, cifra que significa una generación de proyectos de inversión superior a los US\$ 20.000 millones.*

*La ingeniería chilena es un 30% más económica que la de Estados Unidos o Europa y gracias a su alta eficiencia, ha generado un reconocimiento a nivel internacional. En los últimos tres años, la exportación de servicios de ingeniería ha tenido como principal destino Centroamérica, América del Sur y el Caribe, aún cuando en el ámbito de la minería también ha estado presente en África y Asia.*

*Los principales campos de actividad de las empresas de ingeniería son, según la Asociación de Empresas Consultoras de Ingeniería de Chile (AIC), la agricultura, construcción y desarrollo urbano, energía, industria, minería, ingeniería sanitaria, e ingeniería para obras de infraestructura para transporte aéreo, terrestre y marítimo, entre otros.*

Service Exports: Metropolitan Region  
2007 - 2008  
*Exportación de Servicios Región Metropolitana (RM)  
2007 - 2008*



Source: Research Department, National Customs Service, January 2009  
Fuente: Departamento de Estudios, Dirección Nacional de Aduanas, enero 2009.

For Chile, the main benefits of the export of engineering services arise from the country's need to develop as a net exporter of services with a high level of value-added. This is particularly important as it gradually loses its comparative advantages as an exporter of raw materials or semi-processed products to other regions of the world.

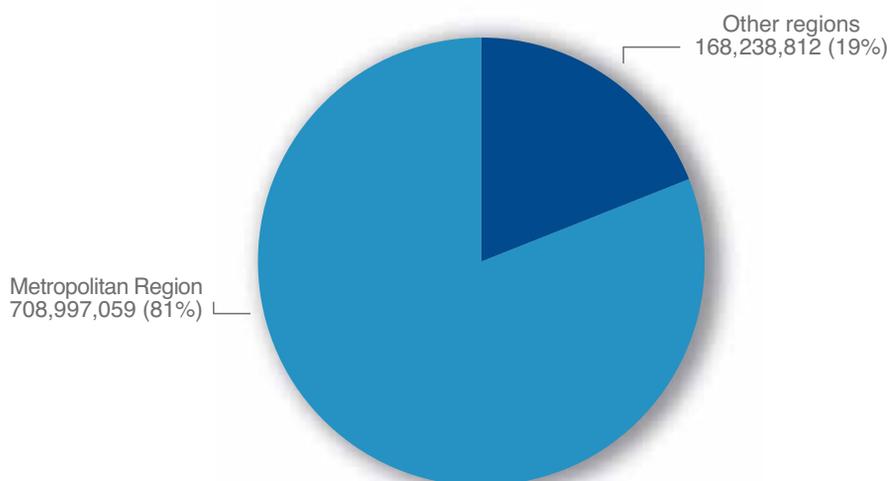
Exports of this type represent a cultural as well as technical challenge since their success depends on understanding all the different aspects of a market and the needs of an overseas client. The export does not, in fact, end with the supply of the service itself but only when the project it serves is in operation, which may be months or even years after the service was provided.

*Los beneficios que representa para Chile la exportación de servicios de ingeniería están relacionados principalmente con la necesidad que tiene el país de ir transformándose en un exportador neto de servicios con alto valor agregado. Esto cobra vital importancia en la medida que se van perdiendo ventajas comparativas con otras regiones como exportadores de recursos naturales o semielaborados.*

*Cabe destacar que este tipo de exportación no sólo representa un desafío técnico, sino también cultural, ya que su desarrollo requiere comprender integralmente el entorno y requerimientos del cliente extranjero, para coronar con éxito el proceso. En efecto, la exportación no termina cuando se presta el servicio propiamente tal, sino cuando el proyecto opera exitosamente y, en algunos casos, este hito se cumple después de meses o, incluso, años de dicha prestación.*

Service Exports by Region of Chile  
(US\$ FOB, 2008)

*Composición de Exportaciones de Servicios en Chile  
Montos FOB en US\$ año 2008*



Source: Research Department, National Customs Service, January 2009  
Fuente: Departamento de Estudios, Dirección Nacional de Aduanas, enero 2009.

## World-class architecture

Architecture has always been key to promoting a city or country. The Sydney Opera House, for example, is an icon of Australia and it was the Petronas Towers that brought the previously little-known city of Kuala Lumpur to prominence and the Guggenheim Museum that put Bilbao on the tourist map of Europe.

In Chile, the supply of architectural services has grown explosively in recent years. According to the Association of Architects' Offices, this was the result of strong demand between 2002 and 2007 when the average area designed reached 50,000,000 m<sup>2</sup>. This led to a rapid increase in the number of architects' offices, accompanied by the creation of many jobs, and gave the industry growing international recognition.

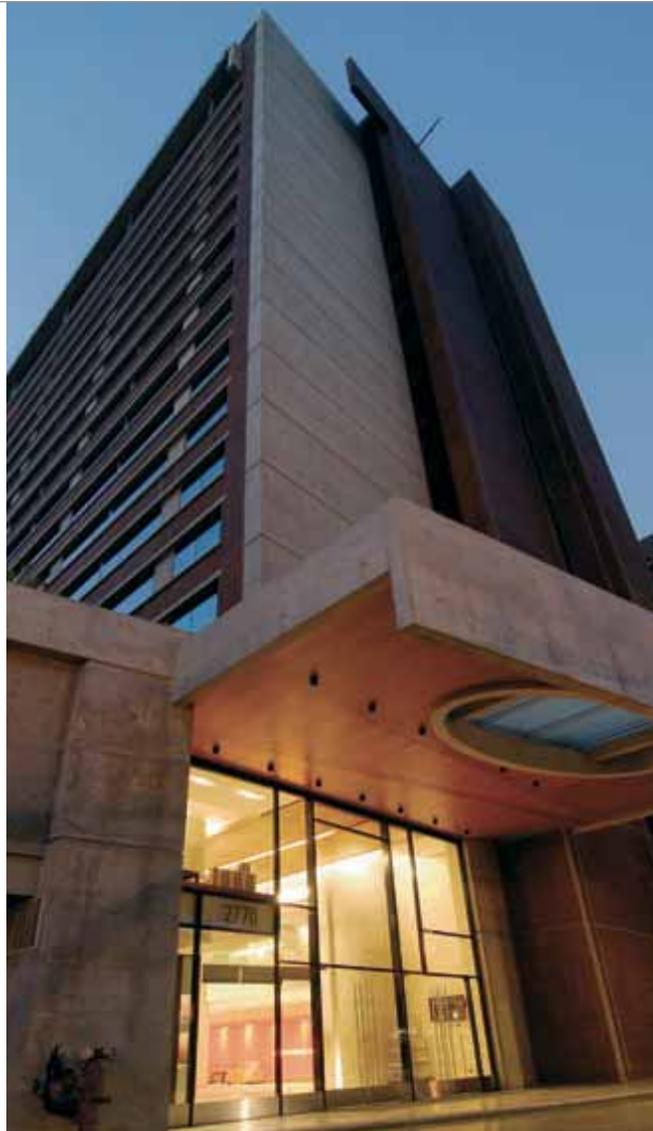
This dynamism was reflected in the accumulation of vast experience in areas that include residential, office and industrial building and tourist projects as well as sports and educational facilities, hospitals, infrastructure, urban development and social housing.

## Arquitectura de clase mundial

*La arquitectura siempre ha sido un referente de primer orden a la hora de promocionar ciudades o países. Ejemplos hay muchos, tales como la Opera de Sydney, Icono de Australia, las Torres Petronas en Kuala Lumpur que hicieron conocida esta ciudad hasta ese momento inexistente para muchos, el reciente Museo Guggenheim de Bilbao, que puso a esta ciudad en el circuito turístico de Europa.*

*En Chile el desarrollo de los servicios de arquitectura ha tenido un crecimiento explosivo los últimos años a raíz de la fuerte demanda interna que hubo entre 2002 y 2007, según datos de la Asociación de Oficinas de Arquitectos. En ese lapso se proyectó un promedio de 50.000.000 m<sup>2</sup>, que permitió un importante desarrollo de las oficinas de arquitectura, con alta contratación de mano de obra y a su vez, posibilitó un creciente reconocimiento internacional.*

*Este intenso dinamismo se reflejó en lograr una vasta experiencia en sectores tales como: proyectos habitacionales, de oficinas, industriales y turísticos, además de arquitectura deportiva, educacional, hospitalaria, infraestructura, urbanismo y vivienda social.*



COURTESY OF AOA  
GENTILEZA DE AOA

## Foreign investors' testimonies *Testimonios de inversionistas extranjeros*

Interview / *Entrevista*

### **Juan Miguel Villar Mir**

President of OHL.

*Presidente de OHL.*

### **"We have always been satisfied with our concessions investments in Chile"**

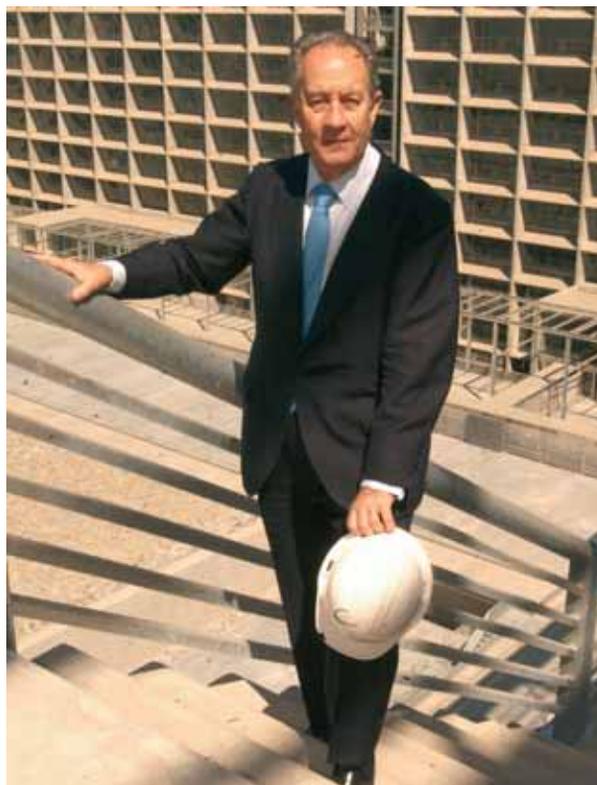
*Juan Miguel Villar Mir, controller and president of OHL, one of Spain's largest construction companies, has received many awards and prizes during his business career. His achievement is to have built a business empire by rescuing bankrupt companies and this explains why, in Spain, he is regarded as one of the people who have helped to forge the country's history. In Chile, OHL operates a number of highways and a water desalination plant and has been responsible for the construction of emblematic buildings that include the National Congress and Santiago's Central Court Building.*

*In this interview, Villar Mir talks about why Chile has been, and continues to be, a good place in which to grow a business.*

#### **What was OHL's impression of Chile before it invested here?**

In 1999, when Grupo OHL was created with the merger of Obrascón, Huarte and Laín, we found that Huarte had been active in Chile for many years - since 1971 - and had participated in the construction of buildings as important as the National Congress and the US Embassy. Its historic presence and our perception that Chile had great potential were reason enough to maintain our activity there in the belief that Chile was and would continue to be a good place in which to operate and grow a business.

In 2001, we went on to create OHL Concesiones and, as well as other business opportunities in Chile, were attracted by its concessions model. Our first significant commitment to Chile was the purchase of 60% of Infraestructura Dos Mil from Endesa, an acquisition that has proved satisfactory as, in general, have all our investments in Chile and its concessions market.



Juan Miguel Villar Mir, president of OHL.

### **"La apuesta por las concesiones en Chile siempre ha sido satisfactoria"**

*Juan Miguel Villar Mir, el dueño y presidente de OHL, una de las constructoras más grandes de España, ha recibido numerosas distinciones y premios en su vida empresarial. Su talento está en haber creado un imperio económico a partir de empresas en bancarota y por eso, en su país, está en la lista de las personas que han contribuido a la historia de España. En Chile, OHL opera varias autopistas, una planta desaladora y ha levantado edificios emblemáticos como el Congreso Nacional o el Centro de Justicia. En esta entrevista, Villar Mir enfatiza que Chile ha sido y es un buen lugar para crecer.*

#### **Hasta antes de entrar al país, ¿cuál era la visión que OHL tenía sobre Chile?**

*Cuando en 1999 se crea el grupo OHL, con la fusión de Obrascón, Huarte y Laín, nos encontramos que Huarte llevaba muchos años -desde 1971- en Chile, habiendo participado en la construcción de edificios tan importantes como el Congreso Nacional o la Embajada de Estados Unidos. Y esa presencia histórica y nuestra visión del excelente potencial del*

***In your decision to invest in Chile, what was more important - the country's political and economic stability or the return promised by the business itself?***

For Grupo OHL, both factors are crucial. We don't do business in countries that aren't stable and we don't undertake projects that aren't profitable. That's how it has to be. When we're considering entering a country, we analyze it very carefully and those are two criteria it must fulfill. If there's any country that has provided an optimum environment for the efficient development of infrastructure, it's Chile.

***In general, what weight do foreign investors give to a country's political and economic stability and legal security?***

Both factors are indispensable; they're basic requirements. When deciding to invest, we always want to be sure that there is a proper legal and regulatory framework, that it is respected, that the law is clear and accompanied by appropriate regulation and that it is explained with transparency in international markets.

Any country that wants to develop must project an image of institutional and political stability in the international market. A concession contract, for example, has a life of many years during which there will certainly be governments of different colors and ideas and political changes shouldn't affect projects that are part of infrastructure plans.

You could say that these plans should be considered "decisions of State that are over and above governments". In other words, from our point of view, political and economic stability and legal security are a sine qua non for investing.

***Are there cases in which OHL has decided not to invest in a particular country due to a lack of political and economic stability?***

We've received proposals from countries without the necessary political and economic stability. In these countries, we may assess construction projects under certain conditions relating to principles of prudence, selectivity and risk management such as payment being guaranteed internationally. However, we wouldn't consider investing in concessions in these countries.

país, fueron razones suficientes para continuar nuestra actividad, en la convicción de que Chile era, y es, un buen lugar para estar y crecer. Con el grupo ya fusionado, creamos en 2001 OHL Concesiones. En ese momento analizamos Chile y nos atrajo, entre otros negocios, el de concesiones, por el modelo que existía en el país. Así, nuestra primera apuesta significativa en Chile fue la compra del 60% de Infraestructura Dos Mil a Endesa. Una operación que ha demostrado ser satisfactoria. Y, en general, la apuesta por Chile y por su mercado de concesiones ha sido siempre satisfactoria.

***En la decisión de entrar a Chile ¿cuánto pesó la estabilidad político-económica y la rentabilidad que tenía el negocio de por sí?***

En la estrategia del grupo OHL ambos factores son fundamentales. No entramos en países inestables y no acometemos proyectos que no sean rentables. Y no puede ser de otra manera. Cuando nos planteamos entrar en un país, lo analizamos cuidadosamente y, en ese análisis, esos dos requerimientos deben cumplirse. Y si ha habido un entorno ideal para el eficiente desarrollo de las infraestructuras en cualquier país, ése ha sido Chile.

***Lo anterior se lo pregunto porque cuando se toma una decisión de entrar a un país, ¿qué tanto puede incidir en el inversionista extranjero la estabilidad político-económica y la certeza jurídica que el país ofrece?***

Ambos factores inciden de tal manera que resultan absolutamente imprescindibles para la decisión de invertir o no: son requisitos básicos. Y en esa toma de decisión siempre tenemos en cuenta que es necesaria la existencia de un marco legal regulador, adecuado y respetado, con una legislación definida y clara, desarrollada con reglamentos apropiados y con transparencia en los mercados internacionales.

Cualquier país que apueste por su desarrollo debe evidenciar ante el mercado internacional una imagen de estabilidad institucional y política. A modo de ejemplo, a lo largo de los muchos años de duración de un contrato de concesiones, es seguro que existirán gobiernos de diferentes ideas y tendencias. Y los proyectos integrados en los planes de infraestructuras no deberían verse afectados por los cambios políticos.

De alguna forma, podría decirse que esos planes debieran considerarse "decisiones de Estado, por

***From the perspective of OHL's business, is Chile a small country?***

It's an important country for OHL because we're active there in three of our main areas of business: construction, concessions and the environment. In fact, it's one of the group's most important international markets; it's fourth in the generation of EBITDA and the group's fourth largest concessions market. Highways, roads, railway lines, water infrastructure, urban infrastructure, tunnels, subway lines, hospitals and institutional buildings are just some of the areas in which we've been involved in Chile. Our Chilean subsidiary has, for example, built the Central Court Building in Santiago and the La Reina Military Hospital, which is one of the largest in South America.

In concessions, we currently operate three highways - Autopista del Sol, Autopista Los Libertadores and Autopista de Los Andes - and, through our environmental division, we're in the water desalination business in the north of the country.

It's true that there are other Latin American countries - such as Brazil or Mexico - that are larger in sales and earnings but Chile is very important in our results, with potential for the future and for the generation of a steady income stream over the coming years. In other words, it's not a small country for us.

***How would you describe Chile's business climate?***

Chile provides the conditions for doing business and the reasons are very clear: through different laws and regulations, its governments have created a framework that encourages private-sector initiatives. The Public Works Concessions Law of 1991 and its subsequent improvements provide a comprehensive legal framework for the private sector to contribute to the development of the welfare of all Chileans. The World Bank and the Inter-American Development Bank have recognized it as the most successful model in the world - relative to the economy's size - and have used it as an example of best practices for Latin America.

In Chile, we have found a society in which it is relatively easy to do business and in which, as foreign investors, we have met with friendly

*encima de los propios gobiernos". Así, desde nuestro punto de vista, la estabilidad político-económica y la estabilidad jurídica son un requisito sine qua non para invertir.*

***¿Ha habido casos en que OHL haya decidido no invertir en algún país por no tener estabilidad político-económica?***

*Es cierto que hemos venido recibiendo propuestas de negocios en países que no cumplen con una adecuada estabilidad político-económica. En estos países podemos evaluar negocios de construcción si se cumplen ciertas condiciones básicas que tienen que ver con principios de prudencia, selectividad y gestión del riesgo, como es que el pago de las obras esté garantizado internacionalmente. Sin embargo, para los negocios de concesiones no consideramos invertir en países de esta naturaleza.*

***¿Es Chile un país pequeño para los negocios de OHL?***

*Chile es un país relevante para los negocios de OHL, ya que estamos presentes en tres de nuestras principales áreas de negocios, como son Construcción, Concesiones y Medioambiente. De hecho, el mercado chileno, que está entre los mercados internacionales más importantes de la actividad internacional del grupo, ocupa la cuarta posición en generación de EBITDA y también es el cuarto mercado más importante en la actividad de concesiones del grupo OHL.*

*Autopistas, carreteras, vías férreas, obras hidráulicas, urbanas, túneles, líneas de metro, centros hospitalarios e institucionales, son algunas de las actividades en las que OHL ha estado involucrada. Así, nuestra filial chilena ha construido edificios singulares tan importantes como el Centro de Justicia de Santiago o el Hospital Militar de la Reina, que está entre los más grandes de Sudamérica.*

*En cuanto a nuestro negocio de concesiones, operamos en la actualidad tres autopistas: la Autopista del Sol, la Autopista Los Libertadores y la Autopista de Los Andes, y, a través de nuestra división de Medioambiente, tenemos negocios de desalación en el norte del país.*

*Si bien es cierto que hay otros países en el continente americano con mayor aporte en ventas y margen, como pueden ser Brasil o México, Chile es un mercado muy importante en la cifra de*

and receptive treatment. We are very happy there and feel very comfortable and, in the world of public tenders in which we do most of our business, it is absolutely transparent and well structured.

***If a potential foreign investor asked you about Chile, what would you say?***

I'd say that we feel totally satisfied and are very happy in Chile. Moreover, the executives that we have sent to Chile are delighted because, independently of its size, Chile has been a pioneer in some sectors and activities and is a country that, although lacking the absolute size of other markets, is a place where you can do good business.

***Have you ever considered leaving Chile and, if so, why?***

We have never considered exiting our activities in Chile. We feel fully integrated into the country and, from the point of view of serving society - which has always been OHL's guiding principle and always will be - we will continue to do our best to collaborate in the construction and development of its infrastructure and to contribute to its economic growth and the welfare of Chilean society as a whole.

*negocios de OHL, con potencial de futuro y de generación estable de ingresos en los próximos años. Chile no es un país pequeño para nosotros.*

***¿Cómo describe el clima de negocios que existe en Chile?***

*Chile es un país adecuado para hacer negocios y la razón es muy clara: los gobiernos chilenos han ido propiciando el marco legal adecuado para impulsar la intervención de la iniciativa privada a través de diversas leyes y reglamentos. Desde la Ley de Concesiones de Obras Públicas de 1991, perfeccionada en años posteriores, el país cuenta con un completo marco legislativo impulsor de la actuación de la empresa privada en el desarrollo del bienestar de los ciudadanos chilenos.*

*Un modelo de actuación que ha sido reconocido por el Banco Mundial y el Banco Iberoamericano de Desarrollo como el de mayor éxito del mundo -en términos relativos por la economía del país- y utilizado como referencia de "mejores prácticas" en la región latinoamericana.*

*Encontramos en Chile una sociedad en la que es relativamente fácil hacer negocios y en la que, como inversor extranjero, recibimos un trato amable y receptivo; donde nos sentimos muy a gusto, muy cómodos y en el que el mundo de las licitaciones públicas, que es donde nos movemos principalmente, es absolutamente transparente y está bien estructurado.*

***Si algún inversionista extranjero le pregunta sobre Chile ¿qué le diría?***

*Que nos sentimos a plena satisfacción y que estamos muy a gusto en este país. Además, los ejecutivos que hemos desplazado a Chile están encantados porque independiente de su tamaño, Chile ha sabido ser pionero en algunos sectores y actividades y ser un país, en el que, sin tener las magnitudes absolutas de otros mercados, se pueden hacer buenos negocios.*

***¿Ha habido veces en que haya evaluado irse de Chile? Si es así, ¿por qué?***

*Nunca hemos considerado desprendernos de nuestros negocios en Chile. Nos sentimos plenamente integrados en este país. Y desde una perspectiva de servicio a la sociedad, que ha movido y moverá siempre a OHL, el grupo seguirá aportando sus mejores esfuerzos para colaborar en la construcción y mejora de la infraestructura de Chile y para potenciar su crecimiento económico, lo que revertirá en el bienestar de la sociedad chilena en su conjunto.*

**Roberto Deutsch**

Executive director, A-Port

*Director ejecutivo de A-Port*

**"Chile has a history of success in attracting private investment in infrastructure"**

Camargo Correa is today one of the Brazil's ten largest private business groups outside the banking sector, with net earnings of US\$6.5 billion in 2008 and operations in over 20 countries. In its process of international expansion, it has focused on two regions - South America and Africa. In Chile, it has invested in airport concessions (through A-Port), in retail (Alpargatas) and in textiles (Tavex). However, the group's activities extend far beyond these sectors and its main areas are engineering and construction, cement and infrastructure.

The group arrived in force in Chile two years ago through an association with Gestión e Ingeniería IDC, the company that controls the concessions for the El Tepual, La Florida and El Loa airports in Chile as well as airports in Colombia and Honduras. In total, airports controlled by IDC in Latin America handle 17 million passengers a year.

Through this association, Camargo Correa aims to achieve strong growth in airport concessions in Latin America and the Caribbean. Although this is a relatively new area for the group, its vast experience in infrastructure gives it the know-how to compete. Indeed, in Brazil, it is a partner in CPFL Energía, the country's largest energy investor, and in CCR, the operator of its main highway concessions.

After studying various sectors with a view to increasing its presence in infrastructure, the group concluded that airports offered the most attractive opportunities and, since Brazil has yet to offer concessions of this type, it looked to other Latin American and Caribbean countries. Chile, Peru, Colombia and Mexico were analyzed on the basis of criteria that included economic growth, social and political stability, their regulatory frameworks for concessions, particularly in the airport sector, and the ratings given by credit risk agencies. The conclusion was that Chile was the most attractive.



Roberto Deutsch, executive director, A-Port.

***"Chile tiene una historia de éxito en atraer privados a infraestructura"***

*El grupo Camargo Correa es hoy uno de los diez grupos empresariales privados más grandes de Brasil, sin incluir a los bancos. Con un ingreso neto en 2008 de US\$ 6,5 billones, esta firma -con operaciones en más de 20 países- ha tenido como foco de su proceso de internacionalización dos continentes: Sudamérica y África. En Chile han invertido en concesiones aeroportuarias (a través de A-Port), comercio (Alpargatas) y el negocio textil (Tavex). Pero el grupo es mucho más que estos sectores, siendo su fuerte la ingeniería y construcción; cemento e infraestructura.*

*A Chile llegó con fuerza hace dos años, asociándose a Gestión e Ingeniería IDC, que controla las concesiones de los terminales aéreos El Tepual, La Florida y El Loa, además de aeropuertos en Colombia y Honduras, los que en total suman un tráfico anual de 17 millones de pasajeros en América Latina.*

"In Brazil, the overriding view of Chile is that it is probably the safest place in the region to invest," he adds. "It has an excellent track record of treating foreign investors well and a history of success in attracting private-sector investment in public infrastructure."

At present, A-Port is participating in tenders for the airports of Punta Arenas and Temuco in Chile and, internationally, is interested in Colombia, Brazil, Mexico and Paraguay.

The Camargo Correa group's next goal is clear - it aims to be among the five largest private business groups in Brazil and its strategy of internationalization is delivering results. In Africa, it has focused on the construction industry in Angola and Mozambique and, more recently, the cement industry.

*Con esta asociación, Camargo Correa busca crecer con fuerza en concesiones aeroportuarias de Latinoamérica y El Caribe. Si bien es un área relativamente nueva dentro de su portafolio, tienen el know how para competir por la vasta experiencia del grupo en materia de infraestructura. De hecho, en Brasil participan en CPFL Energía, la mayor inversora de energía en Brasil y de CCR, que administra las principales concesionarias de autopistas del país.*

*Luego de estudiar varios sectores para ampliar su presencia en infraestructura, concluyeron que el más atractivo era el sector aeroportuario. Como en Brasil aún no existen proyectos de concesiones en este rubro, decidieron financiar y operar otros en América Latina y el Caribe. Estudiaron Chile, Perú, Colombia y México, bajo ciertos factores como crecimiento económico, estabilidad social y política, marco regulatorio para las concesiones -en especial de aeropuertos- y el grado de investment grade dado por las agencias clasificadoras de riesgo. ¿Conclusión? Chile fue el país más atractivo para hacer este tipo de inversiones, dice el director ejecutivo de A-Port, Roberto Deutsch.*

*El ejecutivo añade que "en Brasil el concepto general hacia Chile es que probablemente es el lugar más seguro para hacer inversiones en toda la región. Chile ofrece un excelente historial de buen tratamiento a los inversionistas extranjeros, y además tiene una historia de éxito en la atracción del sector privado hacia los servicios de infraestructura pública".*

*Por ahora, A-Port está participando en procesos de licitación en Chile de los aeropuertos de Punta Arenas y Temuco; mientras que a nivel internacional tienen interés en Colombia, Brasil, México y Paraguay.*

*La próxima meta de Camargo Correa es bastante clara: estar entre los cinco grupos empresariales privados más grandes de su país, por lo que su estrategia de internacionalización está dando sus frutos. De hecho, en África se han concentrado en Angola y en Mozambique, en los sectores de la construcción y más recientemente en el negocio de cementos.*

**Luis del Rivero**

President Sacyr Vallehermoso  
*Presidente Sacyr Vallehermoso*

**"Our experience in Chile has been magnificent"**

*Spain's Sacyr Vallehermoso group operates in five areas - construction, real estate development, concessions, property and services - and is active in different countries, including Chile through Itínere Infraestructuras and the Sacyr construction company. Although it has recently exited from some of its assets in Chile, the group's president, Luis del Rivero, says that it remains committed to Chile.*

**Why did Sacyr decide to invest in Chile?**

In 1995, Spain's Public Works Ministry organized a visit to Chile, led by its director general, José Dombriz, that included José Manuel Loureda, then president of Sacyr. During that visit, they learned about Chile's new concessions system and, finding the arguments convincing, Sacyr decided to open an office in Santiago in the first half of 1996. We were able to see for ourselves the legal security that Chile offers, took a firm decision to invest and won our first highway concession, the Los Vilos-La Serena stretch of Highway 5, on 31 December 1995.

**What broad macroeconomic and political factors attracted your attention?**

Primarily, the responsibility of fiscal management and the budget surplus and, above all, the level of legal security and the stability of Chile's democracy.

**How would you describe your experience in Chile?**

It's been magnificent. After our first concession, we went on to win the concessions for the Río Bueno-Puerto Montt stretch of Highway 5, the Santiago-Valparaíso Highway, the Central Coast Road Network and the southern and north-eastern segments of Santiago's Américo Vespucio ring road, with a total investment of US\$1.5 billion. These projects have now reached their maturity and we've just sold them to Abertis and Atlantia. That leaves us with the last concession we were awarded (the Vallenar-Caldera part of Highway 5)



Luis del Rivero, president Sacyr Vallehermoso

**"La experiencia en Chile ha sido magnífica"**

*El grupo español Sacyr Vallehermoso cuenta con cinco ramas de negocio: construcción, promoción inmobiliaria, concesiones, patrimonio y servicios. Está presente en diversos países, entre ellos Chile, a través de Itínere Infraestructuras y la constructora Sacyr. Si bien acaban de vender parte de sus activos en el país, Luis del Rivero, presidente del grupo, asegura que seguirán apostando por Chile.*

**¿Cuál fue el motivo que les llevó a invertir en Chile?**

*En 1995 se produjo una visita del entonces Ministerio de Obras Públicas español, encabezada por su Director General, José Dombriz, a la cual asistió el entonces presidente de Sacyr, José Manuel Loureda. Durante esta visita se les explicó sobre el sistema de concesiones chileno que recientemente se había puesto en marcha. Esos argumentos resultaron convincentes, por lo que Sacyr decidió abrir una delegación en Santiago en la primera mitad de 1996. Durante ese año pudimos comprobar la seguridad jurídica del país y se tomó la decisión firme de invertir en Chile, ganando nuestra primera concesión de autopistas Los Vilos-La Serena el 31 de diciembre de 1995.*

**¿En qué elementos globales a nivel macroeconómico y político se fijaron?**

*Fundamentalmente en la seriedad de las cuentas públicas con superávit fiscal y de sobremanera en la seguridad jurídica del país, así como en la estabilidad de su democracia.*

and our interest in playing an active role in upcoming concessions.

**Before your exit from those investments, how important was Chile for Sacyr's business?** From your perspective, is Chile a small country? It accounted for around 5% of our total assets and, with new investments, will tend to return to that level. From a business point of view, there aren't large and small countries, there are countries that offer stability and legal security and others that don't. Chile is one of the former.

**How much has Sacyr invested abroad and where?** We're invested a total of US\$6 billion in Chile, Portugal, Ireland, Italy, Angola, Costa Rica and Libya and, indirectly through our stake in Repsol, in a further twenty or so countries.

**How do you take those investment decisions?** A team travels to the country and analyzes its economic and political indicators. Then, on the basis of its report, the company's top executives also visit and finally an opportune decision is taken.

**At times of international uncertainty like the present, how does Chile respond?**

Its behavior now is similar to that which it showed in less turbulent economic times or, in other words, absolutely right.

**If a potential foreign investor asked you about Chile, what would you say?**

That it is one of the best places in the world for foreign investment because of its responsibility, legal security and absence of corruption.

**What is Chile's main challenge in terms of infrastructure?**

Once its land transport infrastructure has reached an acceptable level, it should look at transporting water from the south of the country to the north to make the most of its counter-season advantage in the large northern hemisphere markets (Europe and the United States) through a spectacular development of its fruit-farming industry.

**¿Cómo ha sido su experiencia en Chile?**

Ha sido magnífica. Tras la primera concesión ganamos posteriormente las concesiones de Río Bueno-Puerto Montt, Santiago Valparaíso, Litoral Central, Américo Vespucio Sur y Nororiental, con inversión total de US\$ 1.500 millones y, una vez alcanzada la madurez de estos activos, hemos procedido a su venta en el presente año a Abertis y a Atlantia, quedándonos con la última concesión adjudicada (Vallenar-Caldera) y estando en disposición de ser un agente activo en las próximas concesiones.

**Hasta antes de su desinversión y considerando el tamaño de Sacyr, ¿cuán relevante era el negocio en Chile? ¿Es Chile un país pequeño para su negocio?**

Ocupaba un 5% de nuestros activos totales, cifra a la cual volveremos a tender con nuevas inversiones. No hay países grandes ni pequeños para los negocios, hay países estables y con seguridad jurídica y otros no. Chile pertenece a los primeros.

**¿Cuánto tienen invertido en el exterior y qué países son?**

Las inversiones totales ascienden a US\$ 6.000 millones en Chile, Portugal, Irlanda, Italia, Angola, Costa Rica y Libia, e indirectamente, a través de nuestra participada Repsol, en otra veintena de países.

**¿Cómo toman esas decisiones?**

Un equipo se desplaza al país y analiza los parámetros económicos y políticos de éste. Sobre este informe se desplazan los más altos ejecutivos de la compañía y finalmente se toma la decisión oportuna.

**En momentos de incertidumbre mundial como el actual, ¿cómo se comporta Chile?**

El comportamiento de Chile en los momentos actuales es similar al de otras épocas menos convulsas económicamente, es decir, un comportamiento totalmente correcto.

**Si un inversionista extranjero le pregunta sobre Chile, ¿cuál sería su consejo o evaluación?**

Que es uno de los mejores países del mundo para las inversiones extranjeras por su seriedad, seguridad jurídica y ausencia de corrupción.

**¿Cuál es el desafío para Chile en materia de infraestructura?**

Una vez alcanzado un nivel aceptable en comunicaciones terrestres, debería plantearse un equilibrio hidráulico del país transportando agua del Sur al Norte, para poder aprovechar con un desarrollo espectacular frutícola las ventajas que presenta la contratemporada austral respecto a los grandes mercados consumidores del Norte (Europa y Estados Unidos).

## Chile, a priority country for Globalvía

**By Fernando del Campo García**

Director for international development, Globalvía Infraestructuras.

*Director de Desarrollo Internacional de Globalvía Infraestructuras.*

*Although Spain's Globalvía Infraestructuras did not make its first direct investment in Chile until late 2008 when it acquired the Itata and Aconcagua Highways, it has been familiar with the country for much longer. Through FCC, one of its main shareholders and a partner in the concession for Santiago's Arturo Merino Benítez (SCL) Airport, it has been closely acquainted with the development of infrastructure in Chile.*

Through its highway acquisitions, Globalvía Infraestructuras has made a strong commitment to the Chilean market. In the case of the Aconcagua Highway, one of the company's main aims is to reach an agreement with the Ministry of Public Works to transform the first 15 kilometers out of Santiago, between the Américo Vespucio ring road and Lampa, into the first intercity highway to adopt the electronic tolling device used by urban highways in Santiago.

The company's commitment to continue investing in Chile is also reflected in its interest in future bids such as Américo Vespucio East or the interport road connection in Concepción. And, on a more global level, our intention is to analyze other transport infrastructure projects, including ports (the private operation of terminals in Valparaíso and San Antonio), airports and railways.

This is possible because, for Globalvía, Chile is an excellent platform from which to develop its position as a regional and international infrastructure operator. Chile is, moreover, a quite mature market with legal security, a powerful infrastructure industry and a positive business climate.

As a long-term private infrastructure operator, Globalvía Infraestructuras analyzes different international markets in search of those platforms where long-term returns and growth opportunities allow it to maximize its investments in a stable and secure environment. In this sense, Chile - along with other markets - provides a very good

## Chile, país prioritario para Globalvía

*Si bien la española Globalvía Infraestructuras inició sus inversiones directas en Chile a fines de 2008, con la adquisición de las autopistas del Itata y del Aconcagua, su presencia es de más largo plazo. A través de FCC, uno de sus principales accionistas, que participa en la concesionaria del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCL), ha conocido de cerca el desarrollo que ha tenido la infraestructura en Chile.*

*"Con las nuevas adquisiciones de autopistas, Globalvía Infraestructuras hizo una apuesta muy fuerte por el mercado chileno. Una de las principales metas en la concesión de la Ruta 5, es lograr un acuerdo con el MOP. Se trata de transformar los primeros 15 kilómetros de la Panamericana Norte entre Américo Vespucio y Lampa, lo cual la convertiría en la primera ruta interurbana que propone un cobro electrónico a través de TAG.*

*Esta apuesta por continuar invirtiendo en Chile se ve también reflejada por el interés de Globalvía Infraestructuras en futuras nuevas licitaciones como las autopistas Vespucio Oriente o la interconexión Vial Logística Portuaria de Concepción. Y a nivel más global, nuestra intención es analizar otros proyectos de infraestructura de transporte, tanto en puertos (gestión privada en los terminales de Valparaíso y San Antonio), aeropuertos y ferrocarriles. Todo lo anterior es posible porque para Globalvía, Chile es una excelente plataforma para su posicionamiento como gestor de infraestructuras a nivel regional e internacional. Además, el mercado es bastante maduro, con seguridad jurídica, una potente industria de infraestructuras y clima empresarial.*

*Globalvía Infraestructuras, como gestor privado de infraestructuras a largo plazo analiza los diferentes mercados internacionales en la búsqueda de aquellas plataformas dónde su rentabilidad a largo plazo y sus oportunidades de crecimiento, le permitan maximizar sus inversiones, buscando siempre entornos estables y seguros. En este sentido Chile es, junto con otros mercados, un lugar tremendamente adecuado para la estrategia inversora de Globalvía; tanto por su marco jurídico de concesiones como por su estabilidad financiera.*

*En términos macroeconómicos, Chile ha sabido mantenerse actualmente en la categoría de país emergente con una tasa de riesgo país bastante reducida, con un nivel crediticio de su deuda pública muy notable. Por sus características geográficas y*

match with Globalvía's investment strategy, both because of the legal framework for its concessions program and the country's financial stability.

In macroeconomic terms, Chile has successfully maintained its position as an emerging market with a quite low country-risk level and a remarkable public-debt credit rating. Chile was once an isolated country with an excessive dependence on raw materials but, due to its geographic and economic characteristics, has emerged as a platform country that offers excellent opportunities for investment.

The international financial crisis has meant a severe recession in the main developed countries and a sharp deceleration in emerging countries, and Chile has not been immune. However, thanks to its economic stability and, particularly, its financial strength, it has been able to address the situation with serenity and seek to restart its economy through public investment, using the regulatory framework of its concessions program.

For Globalvía Infraestructuras, Chile is a priority country, both because of the maturity of its highway and airport concessions system and because of its level of development in systems as advanced as the free-flow tolling system used in Santiago. Its economic and political stability compared to other Latin American countries also means that it is an important and strategic market for Globalvía Infraestructuras and, together with Mexico and Costa Rica, its platform for entry into the regional market.

In this context, it is to be hoped that the government continues to foster the sector's development through new tenders and emblematic projects that keep Chile at the forefront of infrastructure concessions.

*económicas, Chile, que históricamente había sido un país aislado y dependiente excesivamente de las materias primas, es hoy un país plataforma con excelentes oportunidades de inversión.*

*La crisis financiera internacional ha provocado una severa recesión en los principales países desarrollados y una abrupta desaceleración de la actividad económica en los países emergentes y Chile no se ha mantenido al margen. A pesar de ello, la estabilidad de la economía chilena está permitiendo abordar la actual coyuntura con una serenidad en la que destaca su fortaleza financiera, así como su apuesta por relanzar la economía a través de las inversiones públicas; utilizando para ello el marco regulatorio de las concesiones.*

*Para Globalvía Infraestructuras Chile es un país prioritario, por su madurez como sistema concesional de autopistas y aeropuertos, así como por su nivel de desarrollo en sistemas tan avanzados como el de peaje dinámico urbano en Santiago. También es un país importante y estratégico dentro del mercado Latinoamericano. En este sentido, Chile ha sido escogido junto con México y Costa Rica como plataforma de entrada en este mercado debido a su estabilidad económica y política frente a otros países del ámbito.*

*En este sentido es de esperar que la Administración Pública favorezca la continuidad de dicho sector con nuevas licitaciones y proyectos emblemáticos que hagan que Chile siga a la cabeza del sector de concesiones de infraestructuras".*



The local train, known as a fast surface subway, is getting in strongly into different cities of Spain.  
*El tranvía, conocido como metro ligero y de superficie, está entrando con fuerza a distintas ciudades en España.*

### Diego Savino

General manager, Costanera Norte  
*Gerente general de Costanera Norte*

## "Chile's asset is its legal security"

*The group of Italian companies that today controls the Costanera Norte highway in Santiago has created over 4,000 jobs in Chile and, as experts in the construction of highways, invested more than 500 million euros in the country.*

The three Italian companies that operate Costanera Norte, one of Santiago's most important urban highways, have directly or indirectly invested over 500 million euros in Chile. Atlantia SpA is, for example, one of the largest highway operators in Europe and, indeed, the world. In Italy alone, it owns 3,413 kilometers of highways or, in other words, 60% of the total in that country. It is followed by Società Iniziative Autostradali e Servizi (SIAS SpA), which holds 45% of Costanera Norte, while the third investor is the Mediobanca investment bank.

Individually, the three partners have also invested in other highway concessions in Chile such as Vespucio Sur, Litoral Central, Radial Nororiente and the Río Bueno-Puerto Montt stretch of Highway 5.

Diego Savino, general manager of Costanera Norte, is an Argentine who has lived in Chile for several years where he has been responsible for the construction of hydroelectric generating plants as well as roads. However, he also has vast experience in the development of highways in Brazil and other countries and has, he says, no doubt that Chile is a safe place to invest. "In Latin America, Chile is the most reliable country, not only because of its economic stability in recent years but also because of a rule we have always valued - its legal security."

"Any investor values strict adherence to and compliance with contracts," he says, "and Chile's great asset is precisely the legal security it offers, and I hope it doesn't lose it." Savino is, he adds, convinced that, for both the state and



Diego Savino, general manager, Costanera Norte

## "El patrimonio de Chile es su certeza jurídica"

*Más de 500 millones de euros ha invertido en Chile directa e indirectamente el grupo de los tres inversionistas que manejan la Costanera Norte, una de las autopistas urbanas más importantes de Santiago. Atlantia SpA, por ejemplo, es uno de los mayores operadores de Europa y del mundo. Sólo en Italia, su país de origen, tiene 3.413 kilómetros de autopista, cifra que representa el 60% de las carreteras de ese país. Le sigue la Società Iniziative Autostradali e Servizi (SIAS SpA), que a su vez maneja el 45% de Costanera Norte, mientras que el tercer inversionista es el banco de negocios Mediobanca.*

*En forma separada, a su vez, estos inversionistas participan en otras concesionarias de autopistas en Chile como Vespucio Sur, Litoral Central, la Radial Nororiente y la sociedad Los Lagos.*

*El gerente general de Costanera Norte, Diego Savino, es el hombre de confianza de este grupo de empresas. De origen argentino, lleva varios años en Chile construyendo centrales hidroeléctricas y carreteras, pero también tiene un alto expertise en el desarrollo de autopistas en Brasil y otros países. Desde ese punto de vista, no duda en afirmar que Chile es un lugar seguro para invertir. "Dentro de los países de Latinoamérica, Chile es el país más confiable, no sólo por la estabilidad económica de los últimos años, sino también porque hay una regla que siempre nos ha*

private companies to do well, it is fundamental to create public-private partnerships for the development of businesses.

The international economic crisis is not, at the moment, a concern for Savino because his company's investments are very long-term. "When I'm asked about the crisis and its effects, my answer is that we're not afraid; there are downturns every so often but, in general, with our long-term investments, we don't worry much about short-term events and the idea, at least, of our shareholders is to invest for the long term and consolidate their presence little by little," he explains.

For Savino, the main challenge of concessions is to give the development of infrastructure a new boost. "I believe that is something the government will have to do now because of infrastructure's power to create jobs," he says. "We know that the concessions industry is very closely related to the construction industry which has an important multiplier effect on employment," he points out. "And with unemployment approaching double figures, I imagine our industry is one of the sectors that should experience reactivation."

*parecido muy buena y que es su seguridad jurídica. El hecho de mantener un estricto apego y cumplimiento a los contratos, es un tema que para cualquier inversor es bien valorado", dice. Y desde ese punto de vista añade que "el gran patrimonio que tiene Chile es justamente la certeza jurídica. Espero que no lo pierda. Estoy convencido que para que al Estado y a los privados les vaya bien, es fundamental que exista una asociación pública-privada en el desarrollo de los negocios".*

*Por ahora no le preocupan los efectos de la crisis económica mundial, porque sus inversiones son a muy largo plazo. "Cuando me preguntan por la crisis y sus efectos, yo les digo que no tenemos miedo, porque cada cierto tiempo se dan periodos que son malos en comparación a otros. En general como la inversión es a largo plazo, tampoco nos preocupamos mucho de las coyunturas ocasionales del momento y la idea de los accionistas es invertir en el largo plazo e ir consolidando poco a poco su presencia", sostiene.*

*El gran desafío en materia de concesiones es, a juicio de Savino, dar un nuevo impulso a la infraestructura. "Creo que ahora el gobierno tendrá que hacerlo, porque es una gran generadora de mano de obra. Sabemos que la industria de las concesiones está muy ligada a la industria de la construcción y esta es un rubro que tiene un efecto multiplicador en el empleo bastante importante considerando que hoy el desempleo está llegando a dos dígitos y en ese contexto me imagino que una de las áreas que debiera reactivarse es la nuestra".*

## The future of public works concessions in Chile

By **Ángel Simón**

President of the Bilateral Hispanic-Chilean Committee.

*Presidente del Comité Bilateral Hispano Chileno.*

*Ángel Simón, president of the Bilateral Hispanic-Chilean Committee and director general of the Agbar Group, formed by over 150 companies mostly in the water sector, knows Chile well. At the end of the 1990s, he led the group's expansion in Latin America and especially Chile where he was responsible for consolidating the growth strategy of the Aguas Andinas water company.*

*Taking advantage of a seminar on Chile's concessions system held in Spain on 2 June 2009, he looks at the system's achievements.*

At a time of economic crisis such as the world - and, particularly, Europe and Spain - is now experiencing, it is vital for any government to provide opportunities to discuss the future of public works. When, moreover, this debate takes place abroad, it is a sign of the maturity and confidence of a country and of a government that does not hesitate to explain its plans for the future and its development model. That is the case of Chile.

The words "public works" are often associated with public spending and budget deficits but to talk about "public works" is to talk about productivity, growth, industrial development and employment or, in other words, about modernization and social welfare. All governments should, therefore, have a clear commitment to public works as a way of boosting the growth of our economies.

When a government develops public works without any planning and, instead of thinking about competitiveness or the country's industrial development, simply assumes that public expenditure will automatically stimulate growth, then we are talking about public spending and budget deficits. To debate and reflect on infrastructure planning is to define a country's growth model in both geographic and industrial terms.



Ángel Simón, president of the Bilateral Hispanic-Chilean Committee.

### ***El futuro de las concesiones en Chile***

*Ángel Simón, presidente del Comité Bilateral Hispano Chileno y director general del grupo Agbar, holding constituido por más de 150 empresas y cuyo negocio principal es el sanitario, conoce muy bien de Chile. A fines de los '90 le tocó liderar la expansión del grupo hacia la región y específicamente en el país, su función fue consolidar la estrategia de crecimiento de la sanitaria Aguas Andinas. En esta columna de opinión da cuenta del trabajo que se ha realizado en el país mediante el sistema de concesiones aprovechando un seminario sobre la materia que se realizó en España el 2 de junio de 2009.*

*"En un momento de crisis económica como el que estamos viviendo en el mundo, en especial en Europa y en España, establecer foros de debate y de reflexión sobre el futuro de las obras públicas es algo absolutamente obligatorio para cualquier gobierno. El hecho de generar esos foros más allá de sus fronteras muestra la madurez y seguridad de una Nación y de un gobierno que, sin complejos, explica cuáles son sus planes de futuro y cuál es su modelo de desarrollo. Éste es el caso de Chile.*

*Cuando se mencionan las 'obras públicas', a menudo se asimilan a cuestiones como el gasto y el déficit público. Hablar de "obras públicas" es hablar de*

There is no doubt that Chile has shown itself able to promote its economic development by planning its investment in infrastructure and establishing priorities.

It has, in addition, consolidated its experience of public-private partnerships, creating a legal regime for concessions projects. This is a tool that, if properly developed, delivers results that cannot be questioned even from the most dogmatic political positions. Chile has used this tool with spectacular results.

In the early 1990s, Chile was enjoying sustained economic growth and state investment in social programs was increasingly significantly. At the same time, it was opening its doors to demanding international markets and, therefore, needed to modernize its infrastructure. At that time, its infrastructure investment deficit was estimated to be around US\$11 billion.

The government opted for private-sector participation in the development of this infrastructure through a concessions system that was successful in generating confidence and institutional credibility. These do not appear spontaneously; they are achieved through the development of a stable regulatory framework and clear and unchanging rules of the game.

It should be noted that most Spanish investment is of a permanent nature, not like some "hot-money" investments, and has been undertaken by companies with a distinguished corporate reputation. This has underpinned the success of the Chilean model as seen in the country's transport infrastructure and its system of privatized water companies.

I recently had the opportunity to appear before a session of Spain's Senate in which I analyzed the development of Spanish companies in Latin America. You are all aware of a number of traumatic experiences that Spanish companies had in some Latin American countries and I don't need to go into them but their main worry has been how to guarantee a stable institutional environment and legal security.

Chile has achieved that. Today, no-one doubts the stability of its institutions, the clarity of its

*productividad, crecimiento, modelo productivo, empleo, es decir, de modernización y bienestar social. Por tanto, debe ser la clara apuesta de todos los gobiernos para dinamizar nuestras economías. Cuando desde el sector público se desarrollan obras sin ningún tipo de planificación, sin una reflexión respecto a la competitividad y al modelo productivo, pensando simplemente en que el gasto público actúa de forma automática como estímulo de nuestras economías, entonces sí que es hablar de gasto y de déficit público. Debatir y reflexionar sobre la planificación de las infraestructuras es definir el modelo de crecimiento de un país, tanto desde una óptica territorial como de modelo productivo.*

*Sin lugar a dudas, Chile ha sabido planificar y orientar sus prioridades de inversión en infraestructuras, fomentando su desarrollo económico. Además ha consolidado un saber hacer en la alianza de lo público y lo privado, concretado en el régimen legal de las concesiones. Éste es un instrumento que, adecuadamente desarrollado, da unos frutos que no son cuestionables ni desde los más dogmáticos posicionamientos políticos. Chile ha sabido utilizar esta alianza público-privada con resultados espectaculares.*

*Iniciada la década de los '90, Chile evidenciaba un crecimiento económico sostenido y el Estado incrementaba de forma considerable las inversiones en políticas sociales. Paralelamente, el país abría sus puertas a los exigentes mercados internacionales, lo que le requería impulsar una modernización de sus infraestructuras. A principios de los '90 se estimaba un déficit de inversión en infraestructuras de alrededor de US\$ 11.000 millones.*

*El gobierno de Chile apostó por apoyarse en el sector privado para el desarrollo de la infraestructura, a través de un sistema de concesiones, con lo que consiguió generar confianza y credibilidad institucional. La confianza y credibilidad institucional no emergen de forma espontánea. Se consiguen mediante el desarrollo de un marco regulatorio estable y mediante unas reglas de juego claras y no cambiantes.*

*Cabe destacar que gran parte de las inversiones españolas son de carácter permanente, no como algunas inversiones 'golondrina', y con empresas de destacada Reputación Corporativa. Esto ha permitido el éxito del modelo chileno, que es percibido por los ciudadanos a través de la red de transporte y del sistema de las empresas sanitarias privatizadas.*

rules and its compliance with its regularity framework, all of which are key factors for attracting foreign investment.

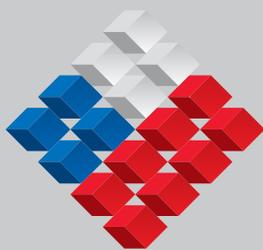
This Bilateral Hispanic-Chilean Committee, housed by the Council of Chambers of Commerce and its Chilean counterpart, the Manufacturers' Association (SOFOFA), will continue to work to increase Spanish investment in Chile and to remedy the pending issue of Chilean investment in Spain.

*Recientemente tuve la oportunidad de realizar una comparecencia en el Senado español, en la que analicé el desarrollo de las empresas españolas en Latinoamérica. Todos ustedes son conocedores, y por tanto no las mencionaré, de algunas experiencias traumáticas, por parte de empresas españolas, en algunos países de la región. La mayor preocupación de los empresarios ha sido cómo garantizar entornos institucionales estables y seguridad jurídica.*

*Chile lo ha conseguido. Hoy nadie pone en duda su estabilidad institucional, la claridad de sus reglas y el cumplimiento de su marco regulatorio, puntos claves para la atracción de la inversión exterior.*

*Desde este Comité Bilateral Hispano-Chileno, ubicado en el Consejo Superior de Cámaras, y su contraparte chilena, ubicada en SOFOFA, continuaremos trabajando para aumentar las inversiones españolas en Chile y subsanar el tema pendiente de desarrollo de la inversión chilena en España".*





**CHILEAN GOVERNMENT**  
FOREIGN INVESTMENT COMMITTEE

Ahumada 11, 12<sup>th</sup> Floor,  
Santiago - Chile  
Tel: (56 - 2) 6984254  
Fax: (56 - 2) 6989476  
[www.foreigninvestment.cl](http://www.foreigninvestment.cl)