



transantiago

S Ú B E T E



Plan de Transporte Urbano de Santiago, Chile



TRANSANTIAGO, UN TRANSPORTE PÚBLICO MODERNO PARA UNA CIUDAD DE CLASE MUNDIAL

La seriedad y consistencia de las políticas fiscales que se han implementado en Chile han hecho que en la actualidad todos los indicadores elaborados por las más prestigiosas instituciones internacionales ubiquen a nuestro país en los lugares de privilegio entre las economías del mundo.

Chile no sólo es el país más competitivo de América Latina, sino que destaca en materia de transparencia, libertad económica, competitividad y desarrollo humano. De hecho goza de un nivel de riesgo-país nunca antes visto en nuestra historia, lo que, sumado a las bajas tasas de interés existentes, constituye un escenario muy atractivo para concretar inversiones. El reconocimiento internacional de nuestra economía se ve potenciado además por la reciente firma de nuevos Tratados de Libre Comercio (TLCs) con la Comunidad Económica Europea, Estados Unidos, los países del EFTA y Corea del Sur, los que se suman a los TLCs que ya teníamos con México y Canadá así como a los acuerdos bilaterales que hemos firmado con la mayoría de las naciones de América del Sur y Centroamérica



La solidez de nuestra economía nos permite ofrecer una plataforma excepcional para acceder al mercado latinoamericano. Una herramienta fundamental para enfrentar este desafío es que Santiago --capital de nuestro país-- posea servicios e infraestructura de primer nivel convirtiéndose así en una ciudad de clase mundial. En este marco, Santiago está experimentando una profunda modificación. En lo que se refiere a infraestructura, se está construyendo una red de más de 210 kilómetros de autopistas tarifadas que involucran inversiones por US\$ 2.000 millones. Estas autopistas urbanas cuentan con los más modernos sistemas de cobro a nivel mundial (peaje electrónico en movimiento) y su materialización se está implementando mediante la asociación público privada.

Pero, quizás el elemento más relevante de la modernización de la ciudad es la transformación del transporte público, sector que moviliza anualmente una cifra del orden de US\$ 700 millones, con más de 1.800 millones de viajes al año. Los principales objetivos de este megaproyecto, llamado Transantiago, son mejorar en forma sustantiva la calidad del sistema, por la vía de reducir en forma importante los tiempos de viaje y la emisión de contaminantes, así como transformar el sistema de transporte público en un servicio atractivo y eficiente para los usuarios. Un primer paso de este proceso es la duplicación de la red de ferrocarril metropolitano, llevado adelante con inversión pública y que permitirá contar para el 2006 con una red de casi 90 km. de este modo de transporte.

Hoy nuestro principal esfuerzo está orientado a desarrollar Transantiago, proyecto concebido en el marco de la Asociación Público Privada y que busca modernizar en forma radical el transporte público de superficie, abarcando 34 de las 52 comunas de la Región Metropolitana. Entre los principales objetivos de este plan se considera perfeccionar la regulación, tanto desde el punto de vista normativo como contractual, incorporando una óptica sistémica que involucre tanto la operación de los sistemas de transporte como la administración financiera de los recursos involucrados; aplicar esquemas de integración tarifaria; disociar el pago de los usuarios de la remuneración de los operadores; e implementar un medio único de acceso al sistema.

Transantiago considera oportunidades de inversión en cuatro distintos ámbitos: construcción de infraestructura vial y estaciones de intercambio modal, obras que en conjunto suman US\$ 250 millones; tecnologías para el equipamiento de los sistemas de transporte tanto en los buses como en los centros de control del sistema; e implementación de una red de venta y distribución del medio de acceso al sistema. Además existen las oportunidades de negocio en el ámbito financiero: el financiamiento del material rodante por un mínimo de US\$ 230 millones y la administración de todos los recursos del sistema.

Gracias a la asociación público privada, desde mediados de la década de los noventa, Chile ha desarrollado con un éxito sin precedentes su infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria; asimismo, en este marco hemos incorporado capital y gestión privada en las empresas sanitarias y de telecomunicaciones, lo que ha permitido su consolidación entregando más y mejores servicios. Todo esto ha sido gracias a un marco legal que promueve la inversión y enfrenta de buena forma los riesgos de los inversionistas, lo que, sumado a una administración pública responsable y eficiente, ha permitido la participación y compromiso mancomunado entre los sectores público y privado.

Continuando esta senda, hoy los invitamos al desafío de participar en uno de los proyectos más importantes en el ámbito del transporte a nivel mundial. Los sólidos fundamentos de nuestro Plan y vuestro concurso, nos aseguran su éxito.

Javier Etcheberry
Ministro de Obras Públicas,
Transportes y Telecomunicaciones



transantiago

S Ú B E T E

Transantiago es un programa del Gobierno de Chile que tiene por objeto implementar un nuevo sistema de transporte público -moderno, eficiente, integrado y con un alto nivel de servicio para los usuarios- para la capital del país. Su diseño y ejecución están a cargo de las diversas agencias del Estado vinculadas al sector del Transporte Público: Los Ministerios de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones (MOPTT) y de Vivienda y Urbanismo (MINVU); la Intendencia de la Región Metropolitana de Santiago; el Metro de Santiago; la Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAMA); y la Secretaría Interministerial de Planificación de Transporte (SECTRA). Todas estas instituciones están coordinadas por la Secretaría Ejecutiva de Transantiago.

El Plan Transantiago se sustenta institucionalmente en los marcos legales vigentes del MOPTT y del MINVU. En este contexto, Transantiago licitará la operación de los servicios de transporte, provisión de servicios de apoyo, y construcción y operación de infraestructura.

Transantiago está dirigido por el Comité de Ministros para el Transporte de Santiago, organismo creado por decreto presidencial durante el año 2003 e integrado por el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones; el Ministro de Vivienda y Urbanismo; el Intendente de la Región Metropolitana de Santiago; el Presidente del Directorio de Metro S.A.; el Director Ejecutivo de la CONAMA; el Coordinador General de Concesiones del MOPTT; el Secretario Ejecutivo de SECTRA; y el Coordinador de Transantiago, quien actúa como Secretario Ejecutivo del Comité.

La modernización del transporte público de pasajeros en Santiago ofrece atractivas oportunidades de negocios para diferentes empresas locales y extranjeras. En el marco de la Asociación Público-Privada, Transantiago presenta opciones de inversión directas e indirectas, que van desde el ámbito de gestión y operación de buses hasta la ejecución de nuevas obras de infraestructura (ampliación de avenidas, construcción de estaciones intermodales y paraderos de buses, así como otras obras físicas que complementan la transformación en el sector de transportes).

La exitosa experiencia de Chile en este tipo de Asociación Público-Privada es una prueba más de que el modelo propuesto para Transantiago es una alternativa viable e interesante, que le entrega certeza a los inversionistas nacionales y extranjeros de que el país y su gobierno valoran y fomentan la confluencia de los intereses públicos y privados para la mejoría del estándar de vida de todos los chilenos.



EL ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO DE SANTIAGO

El sistema de transporte público de Santiago ha experimentado un deterioro creciente en las dos últimas décadas, el que se manifiesta en el incremento en el uso del automóvil particular en desmedro de los medios de transporte público, la existencia de servicios e infraestructura congestionados, crecientes tiempos de viaje, altos índices de accidentes y problemas ambientales relacionados con la operación del transporte. Por ello, resulta indispensable implementar una solución no sólo en el ámbito técnico, sino también en los campos económico, social y ecológico de la ciudad de Santiago.

La información recopilada entre los usuarios del transporte motorizado en la ciudad de Santiago por la Encuesta de Origen y Destino (EOD) realizada en el año 2001 por la Universidad Católica, reveló que entre 1991 y 2001 se produjo un cambio drástico en lo que respecta a la proporción de viajes efectuados en transporte público y en automóvil particular: Los viajes en bus disminuyeron desde 59,6% a un 42,1% mientras que los traslados en Metro bajaron desde 8,5% a 7,4%.

En contraste, el número de desplazamientos en automóviles particulares aumentó dramáticamente desde 18,5% a 38,1%. Así, los casi 20 puntos porcentuales en que disminuyeron combinadamente los principales modos de transporte público fueron compensados por el aumento de la utilización del automóvil particular. Esto, en un contexto de expansión urbana extremadamente alta en los últimos quince años, que se manifiesta en un aumento en el número de nuevas viviendas emplazadas en terrenos anteriormente rurales y no-ocupados.

Los servicios de transporte público de buses operan mayoritariamente sobre la base de una organización empresarial desestructurada e informal, con una ordenación inadecuada de recorridos. La forma en que se estructuran los sueldos de los conductores (comisión por pasaje vendido) fomenta la competencia por los pasajeros entre los buses, dado que los conductores se ven forzados a intentar recoger y trasladar el mayor número de pasajeros posibles con el fin de mejorar sus rentas. Una de las consecuencias de estas carreras es el alto número de accidentes de tránsito que involucran a los buses del sistema de transporte público. Según cifras de la Comisión Nacional de Seguridad en el Tránsito, dependiente del MOPTT, en el año 2002 se produjeron 25.268 accidentes de tránsito en la Región Metropolitana, de los cuales 6.872 involucraron a buses del sistema de transporte público. Del total de muertes ocurridas como consecuencia de accidentes de tránsito, un 26% involucró a buses.

Por otra parte, el sector presenta una baja tasa de ocupación fuera del horario de punta (10:00-17:00 hrs.), con menos del 50% de capacidad de asientos efectivamente utilizada. Por lo mismo, los buses transitan atestados durante las horas punta y prácticamente vacíos en las horas valle.

La evaluación que hace la ciudadanía sobre el transporte público, según encuestas recientes hechas por universidades y otros centros de estudios, es extremadamente negativa: Los usuarios critican el exceso de buses, la congestión vehicular, la inseguridad, la conducción descuidada y agresiva, el deterioro de los vehículos y la emisión de contaminantes atmosféricos y acústicos. Por otra parte, los usuarios no pueden predecir los tiempos de viaje ni la frecuencia de los servicios.





METAS DE TRANSANTIAGO

Transantiago tiene como meta mantener y aumentar la participación del transporte público en el sistema de movilización de la ciudad (59% de los viajes, según EOD 2001). Esto, a través de la implementación de una forma de movilización más segura, oportuna, informada y rápida, que se sustente financiera, social y ambientalmente y que contribuya a mejorar la calidad de vida en Santiago y aporte a la descontaminación.

El Programa de Modernización e Integración de Servicios de Transporte Público de la capital es el cambio más trascendente y urgente contemplado por las autoridades. Su objetivo apunta a transformar los actuales servicios en un sistema integrado de transporte público, en que los diferentes modos se complementen entre sí y operen en red. El Programa incluye la ampliación de la red del Metro, una reestructuración radical en los servicios de transporte que se prestan a través de los buses, la creación de un Centro de Información y Gestión a cargo de centralizar y fiscalizar (CIG Transantiago) y la implementación de un sistema de tarifa integrada.



Para implementar este proceso se impulsarán las siguientes políticas:

a) Reestructuración de la red de recorridos de buses y de la forma en como éstos operan: Este cambio estratégico corregirá “la superposición de recorridos”, que es uno de los pilares estructurales del sistema actualmente vigente. En esa línea, se rediseñará toda la red de rutas, en la que se distinguirán dos tipos de servicios: 1) Aquéllos que se realizan en las principales avenidas o ejes troncales de la ciudad; y 2) Aquéllos que cubren demandas locales y áreas alimentadoras que nutrirán de pasajeros al Metro y a los servicios de buses de la red troncal. Todos los actores operarán en forma complementaria y operarán bajo un sistema de tarifa integrada.

b) Sistema de pago automático y recaudación centralizada: Para que los servicios operen en red, con tarifa integrada y en forma complementaria unos con otros, es necesario instalar un sistema de pago automático que permita centralizar la recaudación del dinero proveniente de los usuarios y distribuir los ingresos de acuerdo al pago que corresponde a cada empresa según el uso de sus servicios.

Como medio de pago universal se usará la tarjeta sin contacto “monedero electrónico” o Multivía, la que ya se encuentra actualmente en uso en los servicios de Metro y Metrobús.

c) Modernización de la Estructura Empresarial: La reestructuración de la forma en que los operadores se organizan para prestar el servicio de transporte público busca eliminar una de las ineficiencias del sistema actual. Los nuevos servicios de transporte requerirán de empresas operadoras de envergadura con el fin de terminar con la atomización existente en el sector. Esto, en parte, porque se eliminará la competencia por pasajes y por rutas. Quienes postulen a licitación deberán cumplir con las exigencias técnicas y financieras establecidas en las Bases. El Plan contempla programas de asistencia técnica para apoyar el proceso de transformación y reciclaje empresarial entre los actuales operadores.

d) Incorporación de nuevas formas de gestión: La operación de un sistema en red permitirá avanzar hacia un ajuste más fino entre la demanda de viajes y la oferta de buses, tanto durante la jornada diaria como a lo largo del tiempo.



Ello posibilitará una reducción considerable de la flota global necesaria para prestar el servicio, reducirá la sobre-inversión y hará que disminuyan la cantidad total de kilómetros recorridos por cada bus. Todo redundará en una baja de los costos operacionales del sistema en su conjunto y para cada una de las empresas prestatarias del servicio en particular.

Estos cambios demandarán un sistema que opere el conjunto de la flota de vehículos que prestan los diferentes servicios a través de tecnologías inteligentes de transporte (ITS). Por ello, está contemplada la creación del Centro de Información y Gestión (CIG Transantiago), que permitirá operar la flota de acuerdo a los movimientos diarios de la demanda y fiscalizar el cumplimiento de los compromisos contractuales de la concesión.

e) Construcción de infraestructura especializada: Los nuevos estándares de servicio del sistema de buses requerirán de infraestructura especializada como vías segregadas en parte de la red troncal; paraderos modernos construidos según niveles de demanda; estaciones de intercambio entre diferentes modos de transporte (metro, buses, transporte interurbano, taxis colectivos); estaciones de trasbordo entre buses y entre éstos y el Metro; y terminales y centros de reguladores de frecuencia en las diferentes comunas de la capital.

f) Profesionalización y capacitación de conductores: Un factor clave en el funcionamiento del sistema de transporte público son los conductores. Por ello, se impulsará su profesionalización, se elevarán los requisitos de certificación y se fortalecerá un sistema de capacitación permanente, con lo que mejorarán sustancialmente sus condiciones de trabajo. Además, se promoverá un cambio en el sistema de remuneraciones, desde un sistema basado en ingreso por boleto cortado hacia un salario fijo con contrato y pago de imposiciones; el acceso a nueva infraestructura y servicios

(“facilities”) en los terminales; y la incorporación de las mujeres a la función de conductores.

g) Comunicaciones y participación y diálogo ciudadano: Es crucial para que los diferentes componentes de este Plan funcionen armónicamente que se produzca un cambio en la cultura ciudadana respecto de los medios de transporte, tanto entre usuarios como no-usuarios. Ello requerirá promover un proceso de comunicación, participación y diálogo ciudadano. En esa línea, se diseñará una estrategia comunicacional que incluirá campañas de publicidad, difusión y capacitación para informar a los habitantes de la capital acerca del uso del nuevo sistema de transporte público.

El impacto del cambio cultural debe expresarse en otras actividades económicas que ocurren en la ciudad; así, el factor transporte debiera ser parte integral de todos los proyectos inmobiliarios y empresariales. También es muy importante el trabajo con las municipalidades: Habrá que avanzar sistemáticamente hacia el desarrollo de un proceso de planificación conjunta y de aplicación concertada de facultades que sobre materias de transporte tienen tanto el Gobierno como las autoridades locales, e incrementar la coordinación y profundidad de la actuación del sector público en el sistema.

h) Reducción de los impactos ambientales del sistema de transporte: El nuevo sistema de transporte público producirá una significativa baja en los actuales niveles de contaminación atmosférica y acústica de la ciudad. Esto, debido a que disminuirá la flota global de buses y el número de kilómetros totales recorridos; se incorporarán tecnologías con estándares más estrictos en lo que respecta a las emisiones de los motores; comenzarán a circular vehículos con tecnologías más limpias; e ingresarán al mercado combustibles menos contaminantes. La eliminación de la competencia por los pasajeros se traducirá además en formas más seguras de conducir y, por lo tanto, en menos accidentes de tránsito.



TRANSANTIAGO: AREAS DE NEGOCIOS A LICITAR

- I. SERVICIOS DE TRANSPORTE
- II. SERVICIO DE ADMINISTRACION FINANCIERA (AFT)
- III. CENTRO DE INFORMACION Y GESTION (CIG)

I. SERVICIOS DE TRANSPORTE

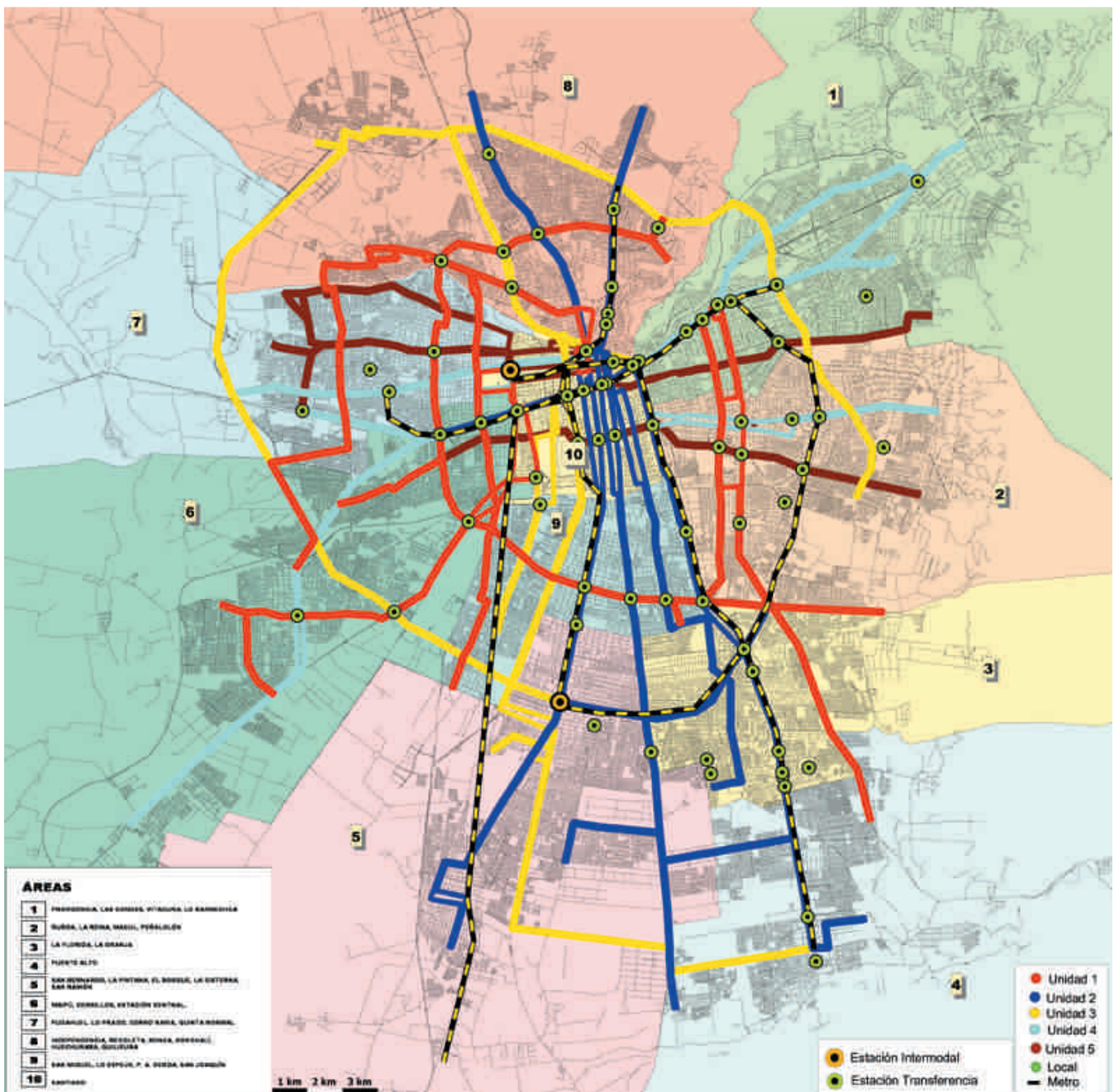
El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones (MOPTT) está convocando a un proceso de licitación para los servicios de operación del transporte de superficie (buses), la provisión de material rodante y equipamiento, la construcción y mantenimiento de terminales, y la implementación y habilitación de los respectivos centros de operación.

Los servicios de transporte público de superficie de la ciudad definidos por Transantiago se han dividido en quince Unidades de Negocio, de las cuales cinco son Unidades de Negocio Troncal y diez son Unidades de Negocio de Alimentación de

las troncales. La licitación de cada uno de estos servicios se desarrollará en un mismo proceso a realizarse durante el primer semestre del año 2004.

El mapa muestra la división de Santiago en áreas geográficas correspondientes a las diez Unidades de Negocio de Alimentación, las cinco Unidades de Negocio Troncal, el trazado de la red de Metro 2005, y la ubicación de las 65 estaciones de traspaso y dos estaciones de intercambio modal que están proyectadas.

SERVICIOS Y AREAS LOCALES DE ALIMENTACION EN TRANSANTIAGO





TRANSANTIAGO: AREAS DE NEGOCIOS A LICITAR

Buses Estándar Transantiago: A partir del año 2005, los buses nuevos que se integren a las flotas de las empresas que ganen la licitación de servicios deberán contar con motores que cumplan con las normas de emisión vigentes en el país (Euro III o EPA 98). Además, la transmisión deberá ser automática, con sistema de dirección hidráulica o servo asistida, y se deberá contar con suspensión neumática.

Los buses son clasificados, según lo establecido en la modificación del decreto 122/91 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en tres categorías según su longitud:

- Buses clase A: Entre 8 y 11 metros
- Buses clase B: Entre 11 y 14 metros
- Buses clase C: Más de 14 metros

Los buses clase A son vehículos de baja capacidad (40 pasajeros), orientados a cubrir parte de los servicios provistos por las unidades alimentadoras en aquellas vías en las cuales no son utilizables los vehículos de clase B.

Para los buses B y C, concebidos como vehículos de transporte masivo de mediana y alta capacidad (80 y 160 pasajeros por bus, respectivamente), se plantea:

- Diseño del tipo de "entrada baja", con parte de la superficie para pasajeros plana sin peldaños.
- Disponibilidad de acceso para personas con discapacidad o movilidad reducida por medio de plataformas de accionamiento manual

Los buses deberán contar, entre otros equipamientos, con sistemas electrónicos de posicionamiento y validación del sistema de pago (tarjeta sin contacto).

A. UNIDADES DE NEGOCIO TRONCAL

Se han diseñado cinco Unidades de Negocio Troncal, las cuales corresponden a servicios de larga distancia, que contemplan un recorrido promedio de 150 kilómetros diarios por bus. La red de servicios troncales abarca los principales ejes de la ciudad, totalizando 600 kms. de vías en 34 de las 52 comunas del Gran Santiago.

Podrán ser concesionarios de unidades de servicio troncal sociedades anónimas de giro exclusivo, constituidas en Chile, cerradas o abiertas, sujetas a las normas aplicables a las sociedades abiertas. Adicionalmente, deberán cumplir las exigencias específicas de patrimonio de cada una de las unidades establecidas en las Bases de Licitación. Cada sociedad podrá adjudicarse un máximo de dos Unidades de Negocio Troncal.



Las principales características de estas unidades de negocio son las siguientes:

A.1. Variable de Licitación

La variable económica para evaluación será el Mínimo Pago por Bus Kilómetro (PBK), que identifica el valor de remuneración asociado a la tarifa por kilómetro recorrido exigido por el concesionario.

Si dos o más oferentes presentan un mismo valor de pago por bus kilómetro, la adjudicación se resolverá en función del proponente que posea la flota de buses con menor nivel de emisiones. De persistir esta situación de igualdad, se adjudicará a quien ofrezca la flota con menor antigüedad.

A.2. Plazo de la Concesión

Se considera un plazo mínimo de diez años en caso que los oferentes presenten buses estándar Transantiago. En caso que los buses dispongan de tecnologías de baja emisión, como GNC, o sistemas híbridos o eléctricos, este plazo se puede extender hasta dieciséis años como máximo.

Para las unidades de negocio troncal 2 y 4 se plantea como exigencia que la totalidad de la flota de buses cuente con estándar Transantiago. Por su parte, para las unidades de negocio 1, 3 y 5, se aceptarán ofertas con buses como los que actualmente operan en la ciudad de Santiago. En este último caso, el plazo de concesión será de tres años con posibilidad de extenderse en siete años si se renueva la totalidad de la flota antes de finalizar el segundo año de operación, plazo que se puede ampliar hasta dieciséis años dependiendo del nivel de emisiones de la flota.

A.3. Ingresos y Garantías para el Concesionario

La fuente de ingreso de corriente principal corresponde a la remuneración por los servicios de transporte prestados. Los pagos asociados serán realizados cada quince días por la Administración Financiera de Transantiago -ente licitado a una institución financiera- y corresponderán al PBK multiplicado por el monto solicitado por este concepto en el proceso de licitación. Los PBK proporcionados por el concesionario son definidos por la autoridad de transportes a través de un programa de operaciones que será entregado en forma trimestral al concesionario.

Como un incentivo a la flexibilidad general del sistema, durante todo el período de concesión se considera un pago mínimo anual equivalente al 75% del total de los buses kilómetros exigidos en el primer año de concesión. En caso que la autoridad solicite al concesionario prestar servicios en otras unidades de negocio troncal distintas a las encomendadas, este pago mínimo se elevará a un 85%.

Adicionalmente, el concesionario podrá percibir ingresos por la venta de publicidad estática y dinámica, así como por el procesamiento y venta de información relativa al funcionamiento de sus servicios, además de otros negocios complementarios que deberán ser autorizados previamente por el Ministerio de Transportes.

Otras fuentes de ingresos son las referentes a los Sistemas de Compensación y/o Permisos de Emisión Transables asociados al Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana.

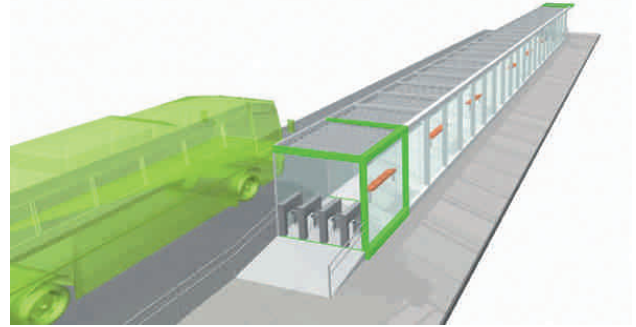


TRANSANTIAGO: AREAS DE NEGOCIOS A LICITAR

A.4. Material Rodante

Las características de los buses a utilizar son:

- Clase B: 12 a 14 metros de largo
Subclase B2: 12 metros de largo, 80 pasajeros
- Clase C: 14 a 18,5 metros de largo
Subclase C1: 15 metros de largo, 120 pasajeros
Subclase C2: Articulados 18,5 metros de largo, 160 pasajeros



UNIDADES DE NEGOCIO TRONCAL: NUMERO DE BUSES ESTANDAR TRANSANTIAGO EXIGIDOS PARA EL INICIO DE LA OPERACION

Unidad Negocio	Buses-Kms Año 1	Flota Base Total			
		Subclase B2	Subclase C1	Subclase C2	Total
Unidad 1	27.255.681	220	128	203	551
Unidad 2	35.255.747	120	176	300	596
Unidad 3	24.891.387	225	48	232	505
Unidad 4	42.238.409	80	112	421	613
Unidad 5	23.031.651	84	56	296	436

En caso que se postule a las Unidades de Negocio Troncal 1, 3 y 5 con buses estándar actual, la flota requerida en dichas unidades será la que se señala en la siguiente tabla:

UNIDAD NEGOCIO TRONCAL 1, 3 Y 5: NUMERO DE BUSES SIN ESTANDAR TRANSANTIAGO

Unidad Negocio	Flota Base Total
Unidad 1	841
Unidad 3	871
Unidad 5	821

Equipamiento exigido para los buses de servicios troncales

- Localización vehicular a través de GPS en línea.
- Comunicación bidireccional entre el bus y el centro de control.
- Botón de emergencia.
- Cámaras de video al interior de los buses y en paraderos.
- Comunicación inalámbrica a través de tecnologías digitales.
- Despliegue de mensajería variable.
- Validador del medio de pago.
- Sistema Automático de Conteo de Pasajeros (APC).

A.5. Equipamiento exigido para la operación de flotas troncales

Centro de Operación de Flota (COF)

Corresponde al conjunto de equipos, aplicaciones de *software*, comunicaciones de voz y datos, habilitado en recintos del concesionario, necesarios para concentrar y procesar la información de la prestación de sus servicios, permitiendo gestionar operacionalmente la flota de buses del concesionario.

Sistema de Operación de Flota (SOF)

Sistema de redes de comunicaciones móviles y fijas que permiten la transmisión de información entre los buses, el COF de cada unidad y el Centro de Información y Gestión de Transantiago.

A.6. Terminales

Se deberá contar a lo menos con dos terminales:

- Depósito de vehículos: orientado a la mantención de los buses y su almacenamiento cuando éstos no están en operación.
- Terminal de vehículos: orientado a la regulación de las frecuencias en la operación diaria de los servicios, almacenando los buses en los períodos de menor demanda.

B. UNIDADES DE NEGOCIO DE ALIMENTACION

Las diez Unidades de Negocio de Alimentación de las troncales que corresponden al sistema de transportes de superficie al interior de áreas geográficas restringidas, tienen por objetivo:

- Servir como servicios de acercamiento a las principales redes de transportes de la ciudad, las que están compuestas por las Unidades de Negocio Troncal (con aproximadamente 600 Km. de extensión) y el ferrocarril metropolitano (Metro).
- Satisfacer las demandas por viajes que se produzcan al interior de la región que cubre cada Unidad de Negocio de Alimentación.

Cada Unidad de Negocio de Alimentación estará constituida por un conjunto de servicios que se entregan dentro de un área de alimentación asociada a una zona geográfica determinada. Cada zona corresponde a una o más comunas del Gran Santiago y sus límites quedan definidos por la división geográfica - administrativa.



TRANSANTIAGO: AREAS DE NEGOCIOS A LICITAR

UNIDADES DE NEGOCIO DE ALIMENTACION

Zonas	Comunas
1	Lo Barnechea - Vitacura - Las Condes - Providencia
2	La Reina - Ñuñoa - Peñalolén - Macul
3	La Florida - La Granja
4	Puente Alto
5	San Bernardo - La Pintana - El Bosque - San Ramón - La Cisterna
6	Maipú - Estación Central - Cerrillos
7	Pudahuel - Quinta Normal - Lo Prado - Cerro Navia
8	Conchalí - Quilicura - Independencia - Recoleta - Huechuraba - Renca
9	San Miguel - Pedro Aguirre Cerda - San Joaquín - Lo Espejo
10	Santiago

Unidades de Negocio de Alimentación (1-9): Orientadas a cubrir 33 de las 52 comunas de la Región Metropolitana en nueve áreas distintas y de uso exclusivo para cada operador. En estas nueve unidades de negocio que serán adjudicadas de forma independiente podrán operar buses nuevos como también los que ya están en uso en la ciudad.

Unidad de Negocio Alimentadora Central (10): Orientadas a cubrir el barrio cívico de la comuna de Santiago. Debido a las particularidades de esta zona, se exigirán buses nuevos y que cuenten con tecnología limpia, como gas natural comprimido (GNC), híbrido y eléctricos, entre otras.

Las principales características de estas unidades de negocio son las siguientes.

B.1. Variable de Licitación

La variable económica para evaluación será el Mínimo Pago por Pasajero Transportado (PPT), que corresponde al pago asociado a la provisión de servicios por pasajero exigido por el concesionario.

Si dos o más oferentes presentan un mismo valor de pago por pasajero transportado, la adjudicación se resolverá en función del proponente que posea la flota con menor nivel de emisiones. De persistir esta situación de igualdad, se adjudicará a quien ofrezca la flota con menor antigüedad.

B.2. Plazo de la Concesión

Se considera un plazo fijo de cinco años para todas las unidades, con excepción de la Unidad de Negocio de Alimentación de la zona 10, que contempla un plazo de dieciséis años.

B.3. Ingresos para Concesionario

El principal ingreso provendrá de la remuneración por los servicios de transportes prestados a los usuarios. Los pagos asociados se realizarán cada quince días por parte del encargado del Sistema de Administración Financiera (AFT), ente que será licitado a una institución financiera. El pago corresponderá al número de pasajeros transportados multiplicado por el cobro solicitado por este concepto.

Adicionalmente, el concesionario podrá percibir ingresos producto de la venta de publicidad estática y dinámica, así como por el procesamiento y venta de información relativa al funcionamiento de sus servicios, además de otros negocios complementarios que deberán ser autorizados previamente por el Ministerio de Transportes.

Otras fuentes de ingresos son las referentes a los Sistemas de Compensación y/o Permisos de Emisión Transables asociados al Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana.

B.4. Material Rodante: Unidad de Negocio de Alimentación

Las características de los buses a utilizar son:

- Clase A: De 8 a 12 metros de largo en las unidades de negocio zona 1 a 9. En zona 10, sólo se permitirán buses con un máximo de 10 metros de largo.
- Clase B: Hasta 12 metros de largo.

En la siguiente tabla se señala el número de buses exigidos para el inicio de la operación. Un 10% adicional sobre el total buses, es el respaldo mínimo con los cuales se deben contar para cada unidad de negocio adjudicada.

UNIDADES ALIMENTADORAS			
Tipo de Bus			
Area	12,5 metros	8,5 metros	Total
Area 1	199	103	302
Area 2	77	96	173
Area 3	243	141	384
Area 4	0	184	184
Area 5	263	49	312
Area 6	202	81	283
Area 7	98	32	130
Area 8	120	67	187
Area 9	53	55	108
Area 10	0	18	18
Total	1.255	826	2.081

Equipamiento exigido en los buses:

- Localización vehicular a través de GPS.
- Comunicación bidireccional con el centro de control.
- Botón de emergencia.
- Comunicación inalámbrica a través de tecnologías digitales.
- Paneles de mensajería variable y dinámica con información de recorrido y mensajes varios.
- Validador del medio de pago (captadores de transacción tarjetas).
- Sistema Automático de Conteo de Pasajeros (APC).

B.5. Equipamiento exigido para la operación de flotas alimentadoras

Sistemas de Información de Flota (SIF):

Tiene como principal objetivo la generación y registro de información de la operación (posición, pasajeros transportados, etc.) de cada bus de su flota.

Centro de Operación de Flota (COF):

Corresponde al conjunto de equipos, aplicaciones de *software*, comunicaciones de voz y datos, habilitado en recintos del concesionario, necesarios para concentrar y procesar la información de la prestación de sus servicios, permitiendo gestionar operacionalmente la flota de buses del concesionario.

B.6. Terminales

Se deberá contar a lo menos con dos terminales:

- Depósito de vehículos: orientado a la mantención de los buses y su almacenamiento cuando éstos no están en operación.
- Terminal de vehículos: orientado a la regulación de las frecuencias en la operación diaria de los servicios, almacenando los buses en los períodos de menor demanda.

C. CONSIDERACIONES FINALES

Una misma sociedad se podrá adjudicar, como tope, cuatro unidades de negocio, de las cuales un máximo de dos pueden ser Troncales.



TRANSANTIAGO: AREAS DE NEGOCIOS A LICITAR

II. SERVICIO DE ADMINISTRACION FINANCIERA DE TRANSANTIAGO

Una condición necesaria para el funcionamiento del nuevo sistema de transporte público es el servicio de administración financiera, que permitirá hacer una gestión integrada de la recaudación, administración y distribución de ingresos.

Se estima que el transporte público de la ciudad de Santiago moviliza recursos del orden de los US\$ 700 millones al año, que equivalen a la recaudación obtenida por los más de cinco millones de viajes diarios que se realizan en la ciudad de Santiago.

El plazo de concesión para este servicio de Administración Financiera será de doce años.



La tarifa promedio por viaje que se ha considerado para estos análisis es de CPL \$ 338 (inferior a la de CPL \$ 341 vigente en diciembre de 2003), aunque ésta se definirá en función de los resultados de la licitación, según los costos que prevea cada adjudicatario en las áreas de negocio de servicios troncales y alimentadores. Durante el período de concesión, la tarifa aumentará o disminuirá según varíen los costos declarados por los concesionarios periódicamente.

El Administrador Financiero de Transantiago (AFT) deberá realizar las siguientes funciones:

- **Emisión de Medio de Acceso Unico:** Fabricar y habilitar tarjetas sin contacto que los usuarios deberán adquirir para acceder al sistema de transporte, tanto a los servicios troncales como a los alimentadores. El modelo corresponde al de la tarjeta Multivía, utilizada actualmente por el Metro de Santiago.
- **Comercialización/Distribución del Medio de Pago:** Generar un canal de distribución que permita a los usuarios adquirir el medio de pago Multivía.
- **Red de Carga :** Habilitar una red de puntos que permitan a los usuarios cargar el medio de pago Multivía.
- **Administración de los Recursos del Sistema:** Administrar los distintos recursos financieros asociados al sistema de transporte, para lo cual deberá disponer de al menos las siguientes cuentas:

- **Reserva Técnica Inicial:** Saldo inicial del sistema, concebido para proveer estabilidad desde la partida. Esta cuenta deberá ser constituida por el AFT con un aporte de UF 1.200.000 (La UF es una unidad de medición indexada a los índices de inflación. Hacia fines de diciembre de 2003, una UF equivalía a CPL\$ 16.930).
- **Reserva Técnica Operativa:** Conformada por una provisión incorporada en la tarifa pagada por los usuarios, para cubrir desfases o descalces temporales. Esta provisión será de CPL\$ 30 durante el año 2005; de ahí en adelante se determinará en función del saldo disponible de la cuenta.
- **De los Usuarios:** Ingresos de los dineros provenientes de la venta y recarga del medio de pago. Los dineros acumulados en esta cuenta se deberán traspasar a otras cuentas según los procedimientos de administración establecidos en las Bases de Licitación.
- **De los Concesionarios:** Acumula dineros provenientes de la Cuenta de Usuarios, a partir del momento en que el viaje se realiza, debiendo distribuirlos el AFT en las subcuentas correspondientes a las unidades de negocio troncal y alimentadoras y a los servicios de apoyo, para pagarle a cada concesionario lo que le corresponda.
- **De las Multas y Bonificaciones:** Acumula dineros provenientes de la cuenta de los Concesionarios, originados en retenciones efectuadas a los operadores por concepto de multas, con el objeto de ejecutar pagos a aquellos concesionarios que obtengan Bonificaciones según las instrucciones emanadas del Ministerio.
- **Provisión de Créditos:** Disponer de líneas de crédito para el adecuado funcionamiento del sistema. El Estado, a través de la Ley de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, tramitará una garantía estatal por UF 2.000.000 para ellas.
- El AFT deberá proveer directamente al sistema de una línea de crédito para sobregiros por el equivalente de hasta UF 2.000.000, la que se utilizará para cubrir descalces temporales de fondos, los que se recuperarán a través de ajustes tarifarios.
- El AFT deberá disponer directamente, o a través de terceros, de créditos por hasta UF 2.000.000, con vencimiento a dieciocho meses, para financiar desajustes producidos por situaciones imprevistas, de difícil ocurrencia o de fuerza mayor y para cubrir los saldos de la línea de sobregiro que se hayan mantenido en promedio por ocho meses y que de común acuerdo entre el AFT y la Inspección Técnica, se estime que no podrán ser cubiertos con ajustes de tarifa.



TRANSANTIAGO: AREAS DE NEGOCIOS A LICITAR

II.1. Requisitos de los Participantes

Podrán participar en la licitación las sociedades constituidas en Chile que forman parte del sistema financiero nacional, por sí o a través de la agrupación de dos o más de ellas, o mediante una sociedad filial y/o relacionada. Es condición obligatoria que la administración de los fondos del sistema sea realizada por un banco, y deberá ser aquel que tiene el mayor porcentaje accionario, en el caso de ser adjudicado un participante que sea sociedad filiales o relacionadas.



II.2. Proceso de Licitación

CRONOGRAMA DEL PROCESO DE LICITACION DEL SERVICIO DE ADMINISTRACION FINANCIERA DE TRANSANTIAGO:

Llamado a Licitación:	Enero 2004
Presentación de Ofertas:	Abril 2004
Adjudicación:	Junio 2004
Inicio de Operación:	Abril 2005



TRANSANTIAGO: AREAS DE NEGOCIOS A LICITAR

III. CENTRO DE INFORMACION Y GESTION (CIG TRANSANTIAGO)

Este proyecto enmarcado en el Plan Transantiago apunta a la construcción, equipamiento y operación de un centro de control de buses cuya finalidad será la medición, recopilación, almacenamiento y gestión de la información relacionada con el de servicio de los nuevos recorridos de transporte público de Santiago

El CIG Transantiago le proporcionará al usuario de los servicios de transporte público información acerca de los itinerarios, frecuencias, paraderos, estaciones de trasbordo y trazados de recorridos. Así, los habitantes de Santiago podrán planificar mejor sus viajes. A los operadores les permitirá gestionar las flotas de vehículos en forma eficiente y cumplir con los estándares de calidad de servicio definidos por la autoridad, quien, a través del CIG, podrá supervisar la gestión de las flotas y fiscalizar la calidad del servicio.

El CIG Transantiago y sus sistemas de apoyo para los operadores de los distintos servicios licitados incluirán las siguientes tecnologías:

- Localización vehicular a través de GPS.
- Comunicación bidireccional entre el móvil y el centro de control.
- Botón de emergencia en buses.
- Cámaras de video al interior de los buses y en paraderos.
- Comunicación inalámbrica a través de tecnologías digitales.
- Mensajería variable en buses, paraderos y estaciones.

Las funciones del CIG serán:

- Proporcionar información en los paraderos acerca del horario de arribo de los bus.



- Responder a las consultas que los usuarios harán a través del teléfono y del Internet.
- Entregar información dinámica a bordo de vehículos: próximo paradero, combinaciones e hitos importantes en la ciudad.
- Detectar emergencias a bordo de los buses y en paraderos.
- Facilitar ajuste de los buses en línea a frecuencia e itinerarios preestablecidos.
- Monitorear velocidades, apertura de puertas y detenciones en paraderos de los buses.
- Permitir el ajuste de la oferta de buses a la demanda.
- Gestionar incidentes de manera centralizada.





TRANSANTIAGO: AREAS DE NEGOCIOS A LICITAR

CARACTERISTICAS DEL PROYECTO CIG TRANSANTIAGO:

Area de influencia: Región Metropolitana de Santiago

Inversión estimada: US\$ 5 millones.

Llamado a licitación: Primer trimestre 2004.

Recepción de ofertas: Primer semestre 2004.

TRANSANTIAGO: CALENDARIO DEL PROCESO DE LICITACION

Enero 2004	Inicio del proceso de venta de las bases de licitación para los Servicios de Transporte Público.
Marzo 2004	Inicio de venta de bases de licitación para el Sistema de Administración Financiera (AFT), y Centro de Información y Gestión (CIG).
Abril 2004	Apertura de ofertas para el AFT.
Mayo 2004	Adjudicación del AFT; Apertura ofertas para el CIG.
Junio 2004	Adjudicación del CIG; Apertura de ofertas para los Servicios de Transporte; Inicio de operación del AFT.
Agosto 2004	Adjudicación de unidades de los Servicios de Transporte.
Febrero 2005	Inicio de operación del CIG.
28 Mayo 2005	Inicio de operación de los Servicios de Transportes.

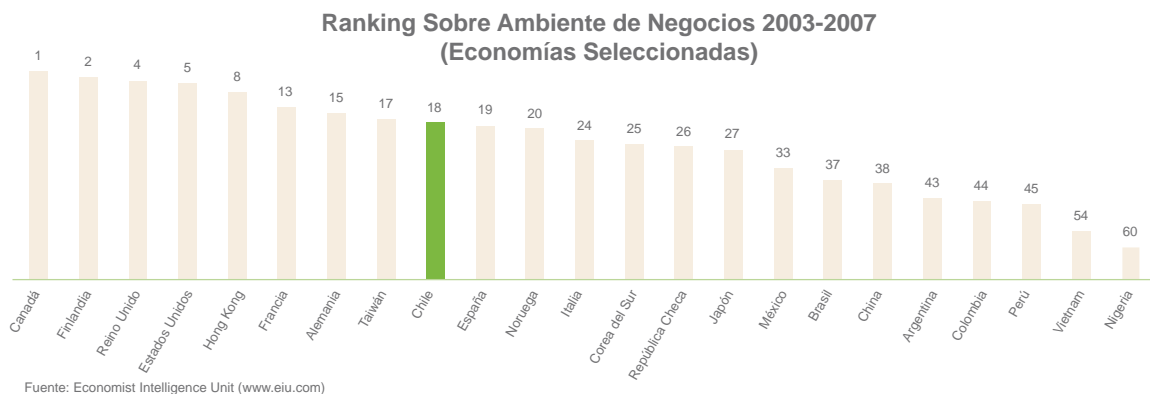


AMBIENTE DE NEGOCIOS DINAMICO

Chile posee un ambiente de negocios dinámico, construido sobre la base de fundamentos macroeconómicos sólidos (crecimiento sostenido, inflación bajo control, disciplina fiscal y reducido nivel de endeudamiento público) y un fuerte compromiso tanto con la apertura económica y el libre mercado como con políticas que apuntan a conseguir mayores niveles de cohesión social.

De acuerdo con el *Ranking sobre Ambiente de Negocios de 2003*, elaborado por el Economist Intelligence Unit (EIU), Chile es el mejor país de América Latina para hacer negocios durante los próximos cinco años (2003-2007). Con una puntuación de 7,99 en una escala de 1 a 10, el país se ubicó en el lugar 18° entre 60 economías evaluadas y dos lugares más arriba que en el ranking del año 2002. En su análisis, el EIU considera, entre otros factores, los niveles de estabilidad política y económica de un país, sus políticas hacia la empresa privada, régimen para las inversiones extranjeras, sistema tributario y condiciones del mercado laboral.

En otro indicador que refleja el dinámico ambiente de negocios imperante en el país, Santiago, la capital de Chile, aparece reconocida como una de las ciudades más atractivas de la región. En la encuesta *de Mejores Ciudades Para Hacer Negocios en América Latina 2003*, publicada por la revista *AméricaEconomía* en abril de 2003, los ejecutivos extranjeros señalaron a Santiago como la segunda mejor locación para hacer negocios en la región, junto con Sao Paulo (Brasil), y sólo después de Miami (Estados Unidos). El estudio destacó las ventajas de la capital chilena como una "isla de seguridad" y casi el 50% de los encuestados afirmó que la ciudad ofrece la mejor combinación de potencial de negocios y calidad de vida. Asimismo, el 38% de los encuestados la consideró como la ciudad que agrega mayor valor a los negocios.



CARACTERISTICAS DEL MERCADO CHILENO

Estabilidad Política: Desde el retorno a la democracia en 1990, Chile ha vivido un período de gran estabilidad política durante el cual se han consolidado el Estado de Derecho y las libertades políticas. La coalición de centro-izquierda *Concertación de Partidos por la Democracia*, creada a fines de la década de los ochenta, gobierna el país desde 1990; en tanto, la oposición está representada por una coalición conservadora llamada *Alianza por Chile*. Varios partidos minoritarios, incluidos el Humanista y el Comunista, participan en las elecciones representando los intereses de sus afiliados.

Los derechos políticos y económicos están ampliamente garantizados por un sistema judicial independiente que actualmente está en proceso de modernización con el fin de hacer más expedito el acceso a la justicia y reducir el tiempo de los procesos.

Libertad Económica: Durante la década de los ochenta, Chile fue pionero en América Latina en materia de reformas estructurales al privatizar varias empresas estatales y establecer un sistema privado de fondos de pensión que posteriormente fue adoptado por otros varios países de América Latina e, incluso, del resto del mundo. A partir de 1990, se continuó con las privatizaciones, se lanzó un programa de concesiones para atraer capitales privados para la construcción y operación de grandes obras de infraestructura, se redujeron los aranceles y se negociaron varios acuerdos de libre comercio. Más recientemente, se impulsó una importante reforma que apunta a flexibilizar aún más el mercado local de capitales.

El *Índice de Libertad Económica 2003*, elaborado por Heritage Foundation de Estados Unidos (www.heritage.org), ubica a Chile en el lugar 16° en materia de apertura y libertad económicas

entre 156 países evaluados. En América Latina, Chile es seguido por El Salvador (26°), Uruguay (35°), Bolivia, Costa Rica y Panamá (los tres en el puesto 44°), Argentina (68°) y Brasil (72°). Este informe enfatiza que el enorme grado de apertura comercial constituye la piedra angular de la economía chilena y destaca que los inversionistas extranjeros tienen acceso, sin restricción, a la mayoría de los sectores económicos del país con garantías de transparencia y no-discriminación.

Cohesión Social: Desde 1990, los altos índices de crecimiento económico combinados con activas políticas de inversión social se han traducido en una significativa reducción en los niveles de pobreza. En 1990, el 39% de los chilenos vivía por debajo de la línea de pobreza; en el año 2000 esta cifra se había reducido a 21%. En un nuevo esfuerzo por mejorar la calidad de vida de los chilenos, el gobierno diseñó y puso en marcha un novedoso sistema de seguro de desempleo en 2002.

Paralelamente, en la agenda de la Administración del Presidente Ricardo Lagos destacan la propuesta para reformar el sistema chileno de salud y la profundización de la reforma educacional impulsada a mediados de la década de los noventa. Ambos programas apuntan a mejorar la productividad, incrementar la competitividad del país y, más importante aún, lograr que todos los chilenos gocen de los beneficios de la apertura económica.

El actual desafío es la extrema pobreza, que afecta a personas que generalmente están marginadas de la red de seguridad social estatal. A través de un nuevo programa llamado "Chile Solidario", que se inició en el año 2002, el gobierno está enfocando sus esfuerzos en la erradicación definitiva de la extrema pobreza. Junto con facilitar el acceso al apoyo financiero para los más pobres, "Chile Solidario" está diseñado para que este segmento de la población acceda también a nuevas formas de asistencia en materia de educación pública, viviendas y salud.



AMBIENTE DE NEGOCIOS DINAMICO

Modernización del Estado: A comienzos del año 2003, el gobierno adoptó importantes medidas para aumentar la eficiencia del sector público y garantizar la transparencia a nivel gubernamental. En un esfuerzo por crear las bases de un servicio público profesional y orientado al servicio de la ciudadanía, la reforma introdujo nuevos incentivos para modernizar el funcionamiento del sistema, aumentó las oportunidades de ascenso por mérito más que por antigüedad y redujo el número de designaciones políticas para cargos públicos de 3.500 a 700.

En una iniciativa paralela, el Congreso aprobó una ley que regula el financiamiento de los partidos políticos y las campañas electorales.

Transparencia: De acuerdo con el *Indice de Percepción Sobre Corrupción 2003* elaborado por Transparency International (www.transparency.org), Chile no sólo es el país más transparente de América Latina, sino que se ubica en una posición de privilegio a nivel internacional, en el lugar 20° entre 133 economías evaluadas (por encima de Japón, Francia y Corea del Sur, entre otros).

Cada dos años el Banco Mundial publica una investigación sobre Indices de Gobernabilidad, definidos como las tradiciones e instituciones a través de las cuales se ejerce la autoridad en un país en pro del bien común. Esta definición de gobernabilidad está condensada en seis criterios: Calidad de las Regulaciones, Control de la Corrupción, Estado de Derecho, Estabilidad Política, Efectividad Gubernamental y *Voice & Accountability*.

A partir de estos indicadores, que se basan en cientos de variables individuales que miden la percepción de gobernabilidad, se hace un ranking de 199 países y territorios.

En su *Indice de Gobernabilidad 2002*, el Banco Mundial ratifica el estatus de Chile como uno de los países más transparentes del mundo. El país ocupa el lugar 19° del ranking en términos de Control de la Corrupción, mejor que España (21°) y Francia (22°) y en un nivel muy similar al promedio de los países de la OCDE.

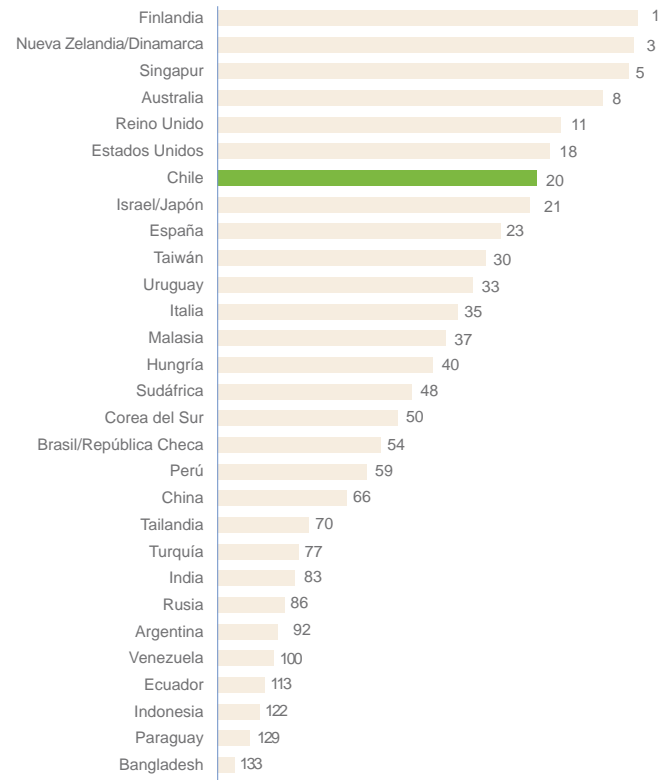
Competitividad: En el *Informe Anual de Competitividad 2003* del International Institute for Management Development (IMD), Chile se ubicó en el puesto 16° entre 29 economías con una población de menos de 20 millones de habitantes. De acuerdo al IMD, entre las fortalezas del país se cuentan la no-discriminación entre inversionistas nacionales y extranjeros; un razonable nivel de costos para hacer negocios; la ausencia de restricciones a la hora de emplear trabajadores extranjeros; y el alto nivel de integración internacional. Debido a estos y otros factores, el IMD identificó a Chile como el país más competitivo de su grupo en términos de imagen internacional y el positivo impacto que ésta tiene en el desarrollo de los negocios.

En el *Informe Global de Competitividad 2003-2004*, publicado por el World Economic Forum (www.weforum.org), Chile se ubicó 28° entre 102 economías estudiadas.

Al analizar la posición de Chile en el ranking, el World Economic Forum (WEF), señaló que "en forma gradual, y a través de una combinación de buen manejo macroeconómico y una amplia gama de reformas institucionales, el país está ingresando a los rankings de las economías más competitivas del mundo, emigrando, en sentido figurado, de una región económicamente turbulenta".

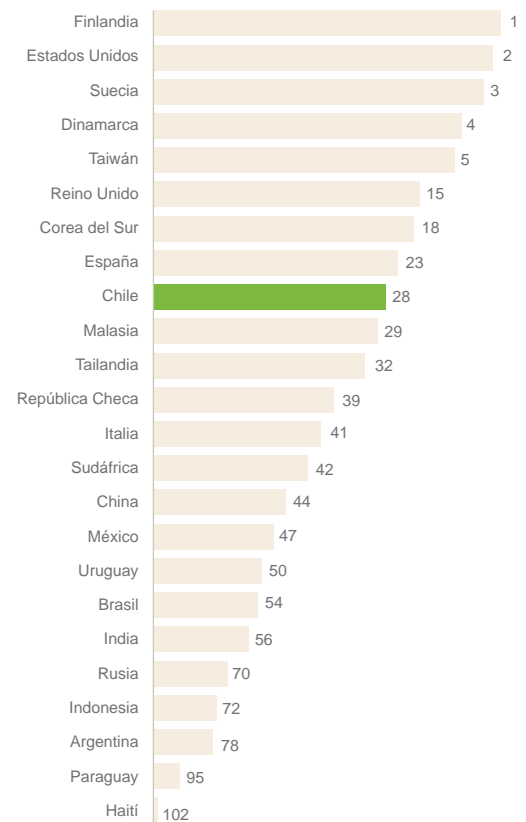
El Índice se divide en tres sub-índices: Ambiente Macroeconómico, Instituciones Públicas y Tecnología, en los cuales Chile se ubica en los lugares 35°, 10° y 31°, respectivamente.

Indice de Percepción Sobre Corrupción 2003 (Economías Seleccionadas)



Fuente: Transparency International (www.transparency.org), 2003

Informe Global de Competitividad 2003-2004 (Economías Seleccionadas)



Fuente: World Economic Forum (www.weforum.org)



FUNDAMENTOS MACROECONOMICOS SOLIDOS

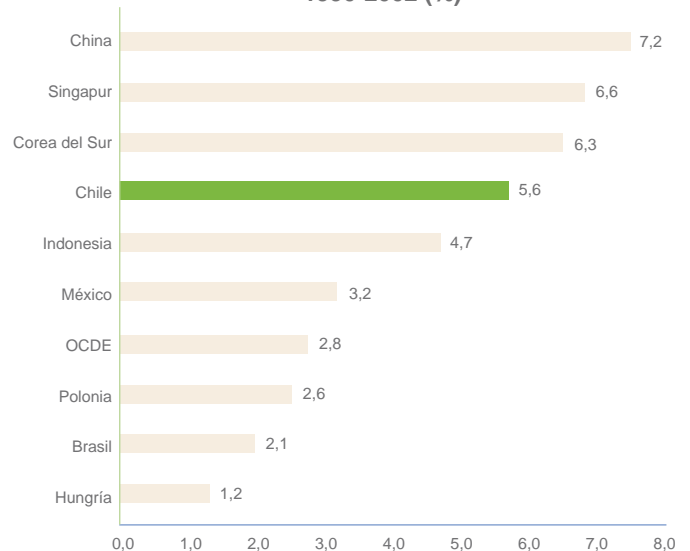
Crecimiento Sostenido: El índice de crecimiento promedio en Chile entre los años 1990 y 2001 fue de 5,9% anual, superando a otros países de América Latina y, de hecho, a la mayoría de las naciones tanto industrializadas como emergentes. En 1999 el PIB experimentó una contracción del 1,0% debido a la crisis financiera asiática y a la drástica caída en el precio internacional del cobre, el principal producto de exportación de Chile. Sin embargo, esta situación se revirtió y el país logró retomar la senda del crecimiento a partir del año 2000, cuando registró una tasa de 4,4%. A pesar de la desaceleración de la economía mundial, Chile llegó a crecer 2,1% en 2002, superando a la mayoría de los países de América Latina.

Hacia fines del año 2003, el Ministerio de Hacienda (www.minhda.cl) estaba estimando un crecimiento del orden de 3,4% para 2003; y de 4,4% para 2004.

Inflación Bajo Control: La inflación cayó a 2,8% en el año 2002, desde niveles de casi 30% a comienzo de la década de los noventa. Esto, gracias a la estricta disciplina fiscal del gobierno y a la cautelosa política monetaria aplicada por un Banco Central autónomo e independiente. En 2003 la inflación fue de 1,1%, cifra por debajo del piso del rango meta de 2 a 4% establecido por el Banco Central. Este fue un fenómeno coyuntural producto de varios factores asociados a la reducción de costos, que se hicieron evidentes en especial a finales de año: La apreciación del peso respecto del dólar y las caídas de precios en sectores específicos del comercio.

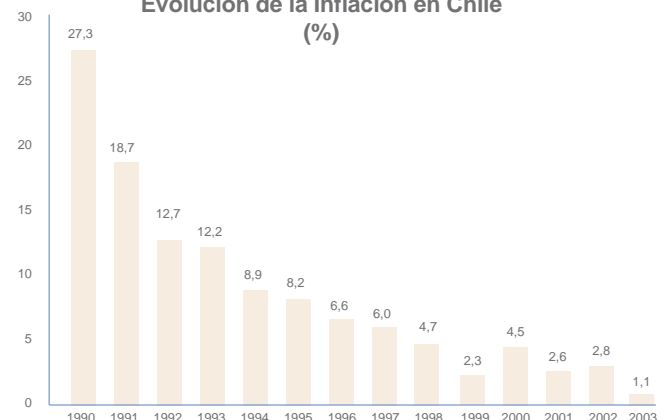
Responsabilidad Fiscal: Desde 1990 hasta 1998 el gobierno mantuvo un superávit presupuestario. Durante la breve recesión de 1999 se produjo un déficit fiscal que llegó al 1,5% del PIB, pero a partir de entonces, el balance fiscal nominal -superávit de 0,1% en 2000 y déficit de 0,3% y 0,8% para 2001 y 2002, respectivamente- se ha mantenido alineado con la nueva política de superávit fiscal estructural que permite aplicar medidas contracíclicas en los períodos de menor crecimiento económico.

Crecimiento Promedio Anual del PIB (Países Seleccionados) 1990-2002 (%)



Fuentes: Fondo Monetario Internacional (www.imf.org); Banco Central de Chile (www.bcentral.cl)

Evolución de la Inflación en Chile (%)



Fuente: Banco Central de Chile (www.bcentral.cl)

MEJORES CIUDADES PARA HACER NEGOCIOS EN AMERICA LATINA

Ciudad	RK 2003	RK 2002
Miami, Estados Unidos	1	1
Santiago, Chile	2	3
Sao Paulo, Brasil	2	1
Ciudad de México, México	5	4
Buenos Aires, Argentina	9	6
Río de Janeiro, Brasil	12	10
Bogotá, Colombia	16	16
Lima, Perú	23	24
Caracas, Venezuela	28	25
Medellín, Colombia	38	32

Fuente: AméricaEconomía (www.americaeconomia.com), 2003

INDICES DE GOBERNABILIDAD*

Indicador	RK 2002	RK 2000
Calidad de las Regulaciones	19	19
Corrupción	19	19
Estado de Derecho	26	25
Estabilidad Política	27	35
Efectividad Gubernamental	27	22
<i>Voice & Accountability</i>	32	68

*Entre 199 países y territorios

Fuente: Banco Mundial (www.worldbank.org)

Balance Fiscal (% del PIB)



Fuente: Ministerio de Hacienda (www.minhda.cl)



FUNDAMENTOS MACROECONOMICOS SOLIDOS

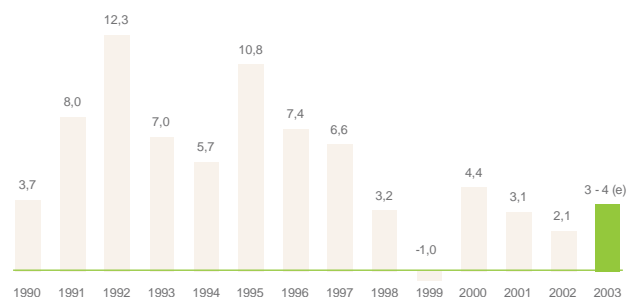
Sistema Bancario Sólido: Después de la crisis de la deuda registrada a principios de la década de los ochenta, se diseñó e implementó un régimen legal caracterizado por una regulación bancaria prudencial. Como resultado, Chile cuenta con una industria bancaria excepcionalmente sólida, con un gran respaldo y un muy bajo nivel de créditos vencidos (sólo 1,80% de los préstamos otorgados a septiembre de 2003).

De acuerdo al informe *Views on The Major Latin American Banking Systems*, publicado por Standard&Poor's en agosto de 2002 "los bancos chilenos continúan estando ajenos a los problemas económicos y políticos que afectan a la mayor parte de América Latina. Además, se benefician de un ambiente financiero de menos riesgo y más transparencia que el de otros países de la región. A pesar de una baja en el nivel de crecimiento económico, la calidad de los activos de los bancos y sus ganancias continúan siendo sólidos, con indicadores que muestran una tendencia a la recuperación comparable a los estándares internacionales".

Hacia mediados de 2003, en Chile operaban 26 bancos, doce de los cuales, incluido el estatal Banco Estado eran de propiedad local. Estas instituciones cumplen rigurosamente con los estándares internacionales dispuestos en el Acuerdo de Basilea. De hecho, la base de capital del sistema, que asciende a más de US\$ 5.500 millones, representa más del doble del mínimo exigido por la ley chilena y está sujeto a estrictas reglas contables.

Reconocimiento Internacional al Bajo Riesgo-País: Las Agencias internacionales de clasificación de riesgo no sólo han destacado el privilegiado estatus de Chile a nivel latinoamericano, sino que también en el marco de las naciones emergentes. Standard&Poor's asigna la clasificación A- a Chile, Corea del Sur, la República Checa, Hungría, Estonia e Israel. En tanto, Fitch pone a Chile al nivel de China, Estonia, Hungría e Israel, con la misma calificación. Por último, Moody's otorga un Baa1 a Chile.

Crecimiento del PIB en Chile (%)



Fuente: Banco Central de Chile (www.bcentral.cl) 1990-2002
(e) Estimado

GRAN OPORTUNIDAD PARA LOS BONOS SOBERANOS CHILENOS

En octubre de 2001 Chile emitió un bono soberano a diez años por US\$ 650 millones con una tasa de interés del 7,2%. El *spread* de sólo 256 puntos base sobre el bono del Tesoro de Estados Unidos reflejó la solidez de la economía chilena y se comparó muy favorablemente con los niveles de riesgo-país de otras naciones de Asia y Europa Central. Además, la colocación fue considerada un logro muy significativo, pues fue la primera efectuada por un país emergente luego de los ataques terroristas del 11 de septiembre del año 2001.

En abril de 2002, Chile continuó con este proceso al colocar un bono soberano a cinco años plazo por US\$ 600 millones, con una tasa de interés del 5,7%, equivalente a un *spread* de 116 puntos base sobre el bono del Tesoro de Estados Unidos. Asimismo, se colocaron otros 300 millones de euros, a tres años plazo, con una tasa de interés del 5,3% (59 puntos base sobre la tasa de referencia europea).

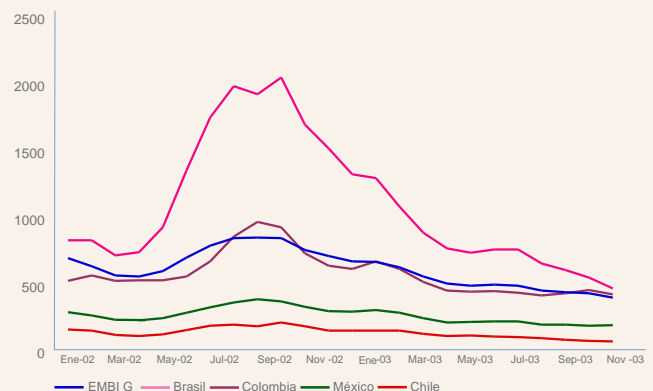
A fines de octubre de 2002, el gobierno chileno reabrió la emisión de su bono Chile 12 emitido justo el año anterior. La operación le significó al país una inyección de US\$ 100 millones adicionales con un rendimiento de 6,1% y un *spread* de 215 puntos base sobre el bono del Tesoro. La caída del *spread*, en comparación con la primera colocación, fue considerada como una expresión de la confianza internacional en la economía chilena.

A comienzos de enero de 2003, Chile emitió un nuevo bono a 10 años plazo, por US\$ 1.000 millones, operación que se llevó a cabo en un ambiente de fuerte demanda por parte de

inversionistas, tanto nuevos como tradicionales, con un *spread* de 163 puntos base.

Debido a una importante reactivación del mercado financiero local y a las expectativas de utilidades en dólares, el riesgo país de Chile bajó a niveles históricos el 13 de noviembre de 2003, al registrar sólo 82 puntos base sobre los *USTbills*.

Evolución de los Spread Soberanos frente a los Bonos del Tesoro de Estados Unidos (puntos base)



Source: JP Morgan Chase (www.jpmorgan.com), a noviembre 2003



UN PAIS GLOBALMENTE CONECTADO

Además de gozar de altos niveles de conectividad y de una infraestructura de telecomunicaciones de primera línea, Chile posee una sólida red de conexiones con el resto del mundo. Sus eficientes servicios de transporte, logística y comunicaciones, han sido cruciales para superar la distancia geográfica que existe con los principales centros de negocios del mundo. Al interior del país, dichos servicios son igualmente indispensables para garantizar que todos los chilenos gocen de los beneficios de una infraestructura física moderna y eficiente.

Hacia fines de 2003, había 32 líneas aéreas operando en Chile y se realizaban 101 vuelos directos a la semana a Buenos Aires, 14 a México, 49 a Estados Unidos, 38 a Europa y 3 a Sydney.

INFORME ANUAL DE COMPETITIVIDAD 2003 DEL IMD*

Calidad del Transporte Aéreo incentiva el Desarrollo de Nuevos Negocios	8º
Mantenimiento y Desarrollo de Infraestructura están adecuadamente planeados y financiados	9º
Comunicaciones adecuadas (disponibilidad, confiabilidad y costos)	11º

*Chile ocupa el 16º lugar en el ranking general de 29 países con una población de menos de 20 millones de habitantes, que encabezan Finlandia, Singapur y Dinamarca (Fuente: www.imd.ch)

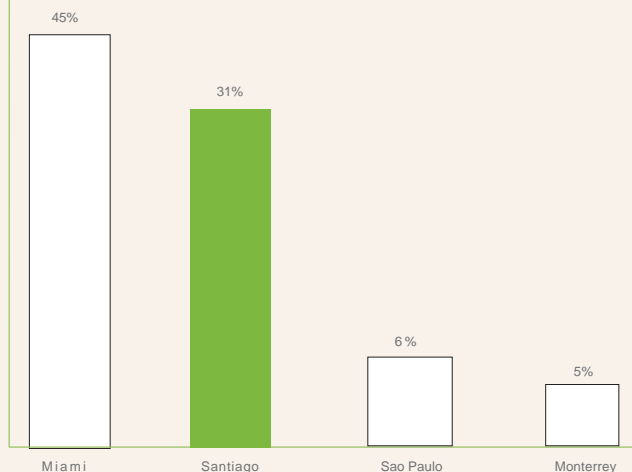
El Moderno Aeropuerto de Santiago

En 1997, el contrato de ampliación y modernización del aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB) de Santiago fue adjudicado por US\$ 170 millones a un consorcio internacional que incluye a dos empresas constructoras españolas, un operador canadiense y un conglomerado nacional. Así, gracias al Programa de Concesiones de Obras Públicas, la capital chilena cuenta con uno de los aeropuertos más eficientes y flamantes del mundo.

En el año 2002, más de tres millones de pasajeros internacionales y 2,7 millones de viajeros nacionales, circularon por el aeropuerto de Santiago. AMB, que planea construir una segunda pista de aterrizaje, opera alrededor de 100 vuelos internacionales al día, incluyendo los de las principales líneas aéreas de Estados Unidos y Europa. A estos se suman más de 60 vuelos domésticos desde y hacia las principales ciudades de Chile.

El aeropuerto internacional de Santiago fue el mejor calificado entre siete aeropuertos de América Latina en una encuesta realizada entre ejecutivos por AméricaEconomía en mayo de 2002. Con 140 mil m² de hangares, AMB es uno de los terminales aéreos más amplios de América del Sur. Además, los 95 mil m² que ocupa el terminal de pasajeros incluyen una variada gama de restaurantes, locales de comida rápida y tiendas *duty-free*, así como centros de negocios, salones VIP y una plaza de estacionamiento con capacidad para hasta 3.600 vehículos.

¿Qué Ciudad Cuenta con el Aeropuerto Internacional Más Seguro? (% de Respuestas, más de una Alternativa)



Evaluación: muy bueno/bueno
Fuente: AméricaEconomía (www.americaeconomia.com), 2003.

A través de otro contrato de concesión, se está construyendo el principal anillo vial de Santiago, que es la vía de acceso a este terminal. Tanto esta nueva construcción como el mejoramiento de los caminos ya existentes han reducido a menos de 45 minutos el tiempo de traslado desde el aeropuerto a los principales centros residenciales y de negocios de Santiago.



UN PAIS GLOBALMENTE CONECTADO

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA

Los puertos chilenos -un sistema mixto que incluye terminales operados por el Estado (10 en total), puertos de propiedad privada (11) y otros de propiedad estatal concesionados a operadores privados (15)- manejan el 90% de las importaciones de Chile y el 95% de sus exportaciones. En el contexto latinoamericano, Chile ocupa el segundo lugar en movimiento de carga portuaria, con más de 70 millones de toneladas en el año 2002.

UNA PUERTA AL PACIFICO

A través de la iniciativa de la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur (IIRSA), puesta en marcha en el año 2000, Chile está trabajando con otros doce países de América del Sur para desarrollar una red de corredores a través de infraestructura vial y ferroviaria, así como de vías fluviales. Además de beneficiar a los exportadores chilenos que envían sus productos hacia Argentina y Brasil, la iniciativa facilitará el uso de los puertos chilenos para las exportaciones dirigidas al Asia desde otros países de América del Sur. Dentro de estos corredores, destacan:

- 1) Arica-Santa Cruz de la Sierra-Cuiabá- Santos
- 2) Antofagasta-Jujuy-Santos
- 3) Valparaíso-Buenos Aires-Porto Alegre



INFRAESTRUCTURA EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE CHILE

	Terminales	Nº de dársenas	Tipo de carga	Profundidad (mts.)
Iquique (www.puertodeiquique.cl)	Molo de Abrigo EPI	2	General	9,3
	Espigón ITI*	2	Container	9,3
Valparaíso (www.portvalparaiso.cl)	Pacífico Sur*	5	Container	11,4
	Espigón EPV	3	General	8,8
San Antonio (www.saiport.cl)	Terminal Molo Sur*	3	Container	9,2
	Espigón EPSA	4	General	10,4
	Puerto Panul*	1	Granel	10,1
	Terminal Policarpo Toro	1	Granel	-
San Vicente (www.svti.cl)	San Vicente Terminal Internacional	3	Container y productos forestales	12,2
Talcahuano (www.ptoalsve.cl)	Espigón Talcahuano	2	General	8,3

Operados por concesionarios privados a medida que las exportaciones chilenas se han incrementado y diversificado hacia productos de mayor valor agregado, la demanda por servicios de transporte de carga aérea también ha aumentado. En el año 2002, se trasladaron casi 260 mil toneladas desde el moderno terminal de carga de AMB, comparadas con sólo 100 mil en 1990. Cabe destacar también que el aeropuerto de Santiago cuenta con las instalaciones más grandes de refrigeración de América Latina.

Entre las principales empresas internacionales de *courier* que operan en Chile se cuentan DHL, FedEx, TNT y UPS. Este mercado, que incluye a casi 30 empresas privadas, es altamente competitivo. A pesar de la distancia geográfica, el tiempo de despacho para Estados Unidos y Europa (24-

48 horas en el caso por ejemplo, de Miami y Nueva York) no es superior a lo que tardan los envíos desde otros países de América Latina.

TARIFAS DE SERVICIOS DE COURIER (Documentos, 1 kilo, US\$, a Miami)

	Rango	Promedio
Buenos Aires	41,00 - 55,00	46,36
Lima	23,60 - 45,13	36,05
Santiago	21,40 - 33,31	28,56

Fuentes: DHL, TNT, UPS. Julio de 2002



UN PAIS GLOBALMENTE CONECTADO

CHILE CONSTRUYE FUTURO

Desde mediados de la década de los noventa, cuando Chile lanzó el Programa de Concesiones de Obras Públicas, el sector privado participa activamente en la construcción y desarrollo de la infraestructura física del país. Esta asociación público-privada no sólo se ha traducido en un rápido progreso en un área que podría haberse convertido en un cuello de botella para Chile; además, ha permitido liberar recursos fiscales públicos para destinarlos a la inversión social y ha abierto nuevas oportunidades de negocios para inversionistas locales y extranjeros.

A la luz de los logros alcanzados a través de este sistema, el Programa de Concesiones está siendo ampliado para incluir otras obras de infraestructura, incluyendo proyectos de irrigación agrícola y la construcción de nuevas cárceles.

En una iniciativa paralela, el gobierno está buscando incorporar inversión privada al desarrollo de la infraestructura ferroviaria. Los servicios de carga fueron privatizados en la década de los noventa y actualmente el gobierno está enfocado en los servicios de traslado de pasajeros.

Entre 1995 y 2003, inversionistas privados, en su mayoría extranjeros, comprometieron más de US\$ 5.500 millones para la construcción de 37 proyectos de infraestructura a través del programa de concesiones administrado por el Ministerio de Obras Públicas. Estos se han financiado a través de inversiones directas, créditos bancarios y emisión de bonos tanto en el mercado local como extranjero.

- Mejoras y ampliaciones en más de 1.500 kilómetros de la Carretera Panamericana, principal arteria del sistema vial de Chile, lo que ha permitido que las carreteras y rutas de Chile alcancen estándares internacionales en materia de seguridad y eficiencia. La inversión involucrada ha superado los US\$ 2.000 millones a través de ocho contratos de concesión correspondientes a igual número de segmentos, siete de los cuales estaban en pleno funcionamiento hacia fines de 2003.
- Nuevos terminales aéreos en ocho ciudades de regiones y uno en Santiago, con inversiones que fluctúan entre US\$ 4 millones y US\$ 24 millones, sin considerar el aeropuerto de Santiago que considera inversiones por US \$170 millones.
- Red de Autopistas urbanas en el Gran Santiago, con cinco segmentos concesionados que aún estaban en proceso de construcción hacia fines de 2003 (Costanera Norte; Norte-Sur; Vespucio Nor-Poniente; Vespucio Sur; y Acceso Sur a Santiago). En el primer semestre de 2004 se licitará un nuevo proyecto. Estas obras involucran una inversión cercana a los US\$1.800 millones y contemplan 215 km. de autopistas.
- Un Embalse en la IV Región (El Bato)
- Cinco recintos penitenciarios con una capacidad de 8.300 internos (en construcción hacia fines de 2003).





UN PAIS GLOBALMENTE CONECTADO

INTEGRACION ENERGETICA REGIONAL

En la última década, inversionistas locales y extranjeros han construido cuatro gasoductos entre Chile y Argentina. Además de ampliar las opciones energéticas y reducir los costos de electricidad, la disponibilidad de gas natural -del cual Chile sólo tiene reservas limitadas- ha ayudado a las industrias locales a controlar la contaminación ambiental.

El primero de los gasoductos, GasAndes, se inauguró en 1997 y conecta el centro de Chile con el troncal argentino TGN. Actualmente controlado por la empresa francesa TotalFinaElf, GasAndes alimenta tres plantas de ciclo combinado, además de proveer de gas natural a usuarios industriales y residenciales en Santiago y Valparaíso.

En el sur de Chile el Gasoducto del Pacífico, cuyo principal socio es la empresa canadiense TransCanada Pipelines, une la ciudad de Concepción (Región VIII) con los campos de origen del gas en Neuquén en Argentina. En el norte de Chile, sede de la mayoría de las minas de cobre del país, dos gasoductos -Norandina, controlado por la empresa belga Tractebel, y GasAtacama, propiedad de Endesa y la estadounidense CMS Energy- iniciaron sus operaciones en 1999, transportando el gas desde las provincias argentinas de Jujuy y Salta.

Como parte de los avances de la integración energética a lo largo de América Latina, se espera que líneas de alta tensión eléctrica lleguen a inter-conectar Chile con Argentina a través de la Cordillera de los Andes. En el norte de Chile ya existe una línea de transmisión asociada a una planta



Planta Hidroeléctrica Enersis

eléctrica construida en Argentina por una empresa chilena. A esto se suman otros proyectos similares que están siendo desarrollados en el centro y sur del país y que, al concretarse, conectarán a Chile con las principales generadoras hidroeléctricas del sur de Argentina.

VIDEO-CONFERENCIAS

Los servicios de video-conferencias están disponibles en Chile desde la década de los noventa, gracias al rápido desarrollo de la infraestructura de telecomunicaciones. Varias firmas, incluyendo subsidiarias de importantes operadores extranjeros, proveen conexiones locales e internacionales, ya sea desde la oficina del cliente o desde centros especialmente equipados para este fin. Los precios varían de acuerdo al tipo de servicio que se requiera, pero en general son relativamente moderados.

SERVICIOS DE VIDEO-CONFERENCIA (Proveedores seleccionados)

Aethra Chile	www.aethra.com
HQ Global Workplaces	www.hqchile.cl
Latin Telecomunicaciones	www.videoconferencia.cl
Regus Chile	www.regus.cl
Vigatec	www.vigatec.cl



ALTOS NIVELES DE CONECTIVIDAD

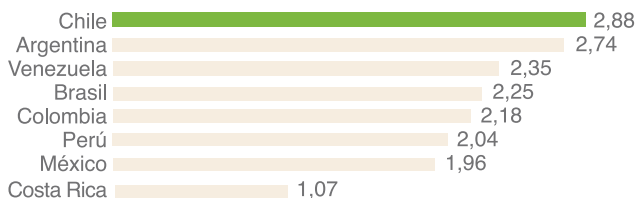
Chile es ampliamente reconocido como uno de los países más avanzados de América Latina en lo que respecta a infraestructura de telecomunicaciones y Tecnologías de la Información (TI). Su industria de telecomunicaciones ofrece a los inversionistas extranjeros atractivas oportunidades de negocios, bajos costos y un excelente nivel de servicios.

Estudios realizados por organizaciones internacionales destacan frecuentemente a Chile como un país "conectado". En su *e-readiness Ranking 2003*, el Economist Intelligence Unit (EIU) ubicó a Chile a la cabeza de los países latinoamericanos, asignándole el puesto 28° entre 60 economías evaluadas.

Desde el año 2000 el estudio analiza a 60 de las más grandes economías del mundo, con el propósito de entregar un punto de referencia para que los países puedan comparar e identificar sus propios ambientes de *e-business*. *e-readiness* se define como la medida en que un mercado es capaz de desarrollar oportunidades de negocios con plataforma Internet. De acuerdo con EIU, el gobierno chileno estimula activamente el desarrollo de una cultura de *e-business* promoviendo legislación vinculada al uso de Internet para hacer negocios.

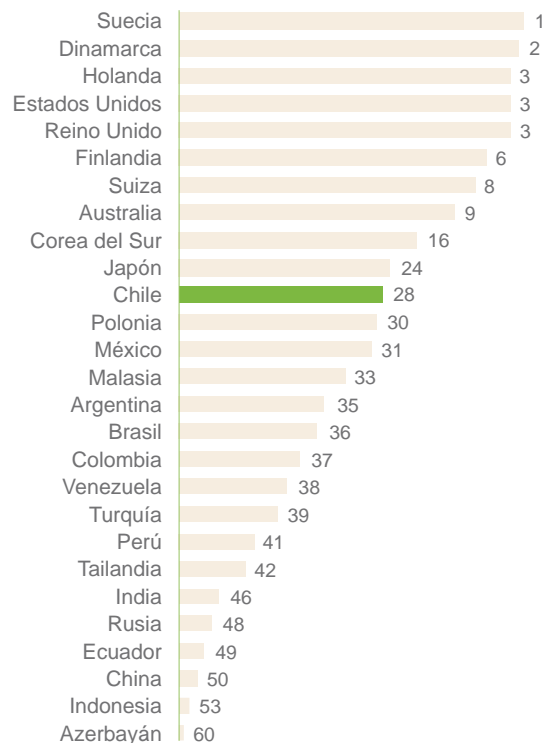
Por otra parte, el World Economic Forum (WEF) calificó a Chile como el país más avanzado de América Latina en materia de excelencia tecnológica. En su *Índice de Avances Tecnológicos 2003*, publicado a fines de ese año, el país se ubica en el lugar 32° entre 102 economías evaluadas, por encima de Brasil (39°), China (51°), y la República Checa (33°), entre otros.

Ranking de Competitividad en Telefonía, Comunicación de datos Corporativos y Servicios de Internet



Escala calificación: 1-4 puntos
Fuente: Pyramid Research (www.pyramidresearch.com), 2002

e-readiness Ranking 2003 (Economías Seleccionadas)



Fuente: Economist Intelligence Unit (www.economist.com)

Asimismo, un estudio de Pyramid Research (pyramidresearch.com) realizado en el año 2002 reveló que Chile es el país que ha registrado más avances en América Latina con respecto a Telefonía, Comunicación de Datos a Nivel Corporativo y Servicios de Internet, con un total de 2,88 puntos en una escala de 1 a 4.

MIRANDO HACIA EL FUTURO

Más allá de los avances de Chile en materia de desarrollo de la infraestructura de telecomunicaciones, los operadores continúan identificando oportunidades para realizar nuevas inversiones en esta industria:

- **Telefonía Fija Inalámbrica (WLL):** El gobierno otorgó dos licencias para telefonía y acceso a Internet inalámbrico de largo alcance vía WLL, los que ya están disponibles en todo el país.
- **Servicio de Telecomunicaciones por la Red Eléctrica (PLC):** En 2002, la empresa de capitales españoles Chilectra comenzó a experimentar esta tecnología en Santiago, ofreciendo, exitosamente, telefonía y acceso a Internet a través de sus redes de distribución eléctrica. En la actualidad, la compañía ya tiene permiso para operar.
- **Sistema de Acceso Inalámbrico de Alta Capacidad (LMDS):** El organismo regulador chileno ya desarrolló las normas técnicas necesarias para la operación de esta tecnología.
- **Telefonía Móvil de Tercera Generación:** La dinámica del mercado de la telefonía móvil convirtió a Chile en el primer país de América Latina en introducir la telefonía 2.5G, dando con ello el primer paso hacia la implementación de la tecnología 3G.
- **Voz Sobre IP (VOIP):** Ya existen varios operadores que ofrecen este servicio, en la mayoría de los casos para clientes corporativos.
- **Televisión Digital:** La autoridad reguladora de telecomunicaciones trabaja junto al Consejo Nacional de Televisión para determinar el estándar técnico que adoptará Chile.



ALTOS NIVELES DE CONECTIVIDAD

CONSTRUYENDO INFRAESTRUCTURA DE TELECOMUNICACIONES

Entre 1997 y 2000, la inversión en el sector telecomunicaciones alcanzó un promedio anual de US\$ 973 millones (US\$ 5.839 millones en seis años). Aproximadamente un tercio de esta inversión se orientó hacia los servicios de telefonía local, en tanto que otro tercio fue destinado al competitivo mercado de la telefonía móvil y, en los últimos años, al desarrollo de nuevos servicios basados en banda ancha.

TELEFONIA FIJA

En el transcurso de la década de los noventa, la cobertura de la telefonía fija se triplicó desde 6,5 líneas/100 habitantes en 1990 a casi 22 líneas/100 habitantes en marzo de 2003. Con más de 3,4 millones de líneas en servicio, Chile cuenta con uno de los índices más altos de cobertura telefónica de América Latina.

TELEFONIA MOVIL

En marzo de 2003, Chile contaba con 6,7 millones de suscriptores de telefonía móvil, comparado con 5,6 millones en el mismo período del año anterior, ofreciendo servicios en la banda de 800 MHz. y servicios digitales (PCS) en la banda de 1900 MHz.

SERVICIOS DE LARGA DISTANCIA

Un sistema de *multi-carrier*, implementado en 1994, permite a los usuarios escoger el *carrier* a usar para realizar sus llamadas de larga distancia e internacionales. En marzo de 2003, dieciocho compañías operaban en este mercado altamente competitivo, ofreciendo servicios que están entre los más baratos de América Latina

ACCESO A INTERNET

En los últimos años, el uso de Internet en Chile ha avanzado a pasos agigantados, impulsado por el creciente uso de computadoras, la reducción en los costos de acceso, el desarrollo de contenidos locales y un aumento en los niveles de conectividad de clientes corporativos. Hacia marzo de 2003, había 565 mil conexiones a Internet vía módem y 220 mil conexiones de banda ancha. Estas cifras corresponden a más de tres millones de usuarios de Internet, un volumen muy alto dentro del contexto latinoamericano.

En marzo de 2003 existían en Chile 40 Proveedores de Servicios de Internet (ISPs), incluyendo subsidiarias de las principales empresas telefónicas y de televisión por cable así como operadores independientes que prestan servicio de acceso conmutado o acceso dedicado.

PENETRACION DE COMPUTADORAS, 2002 (Computadoras estimadas por cada 100 habitantes)

Argentina	8,2
Brasil	7,5
Chile	11,9
México	6,9
Perú	4,8
Estados Unidos	62,5

Fuente: ITU (www.itu.int), abril 2003

PENETRACION DE TELEFONIA FIJA Y MOVIL, 2002

País	Líneas Fijas cada 100 habitantes	Suscriptores de Telefonía Móvil cada 100 habitantes
Argentina	21,9	17,8
Brasil	22,3	20,0
Chile	23,1	42,8
Colombia	17,9	10,6
México	14,7	25,5
Perú	7,8	8,6
Uruguay	28,0	15,5
Estados Unidos	65,9	48,8
Venezuela	11,2	25,6

Fuente: ITU (www.itu.int), abril 2003

COSTO DE LLAMADAS TELEFONICAS (llamadas internacionales de 3 minutos en horario de alto tráfico, US\$)

Argentina	17,31
Brasil	7,03
Chile	5,69
México	15,04

Fuente: The Economist (www.economist.com), 2002

PENETRACION DE INTERNET, 2002 (Usuarios/100 habitantes)

Argentina	11,2
Brasil	8,2
Chile	20,1
Colombia	4,6
México	4,6
Perú	7,7
Uruguay	11,9
Estados Unidos	53,8
Venezuela	5,0

Fuente: ITU (www.itu.int), abril 2003

EMPRESAS CONECTADAS A INTERNET EN CHILE

	% conectado a Internet	% opera página web
Micro Empresas	61	11
Empresas Pequeñas	79	24
Empresas Medianas	95	41
Empresas Grandes	98	72
Total	64	13

Fuente: Cámara de Comercio de Santiago (www.ccs.cl), junio 2002



ALTOS NIVELES DE CONECTIVIDAD

EL AUGE DE LOS SERVICIOS DE BANDA ANCHA

En el año 1999, Chile se convirtió en el primer país de América Latina en introducir un marco legal para desregular su mercado de telecomunicaciones, una medida que obliga a las empresas dominantes a darle acceso a su infraestructura a los competidores más pequeños. Este constituyó un paso clave para el desarrollo de un mercado competitivo en una amplia gama de servicios. Así, en el año 2000 se lanzaron los primeros servicios de Internet de alta velocidad a través de ADSL y cable módem.

CRECIMIENTO DE CONEXIONES A INTERNET Subscriptores a Banda Ancha en Chile						
	2000	2001*	2002*	2003*	2004*	2005*
Cable Módem	19.000	49.000	92.000	143.000	210.000	280.000
ADSL	4.000	12.000	22.000	35.000	50.000	65.000
Total	23.000	61.000	114.000	178.000	260.000	345.000
Crecimiento		165%	87%	56%	46%	33%

*=Estimado

Fuente: The Yankee Group (www.yankeegroup.com), 2002

CONEXION INTERNACIONAL

Chile está conectado a cuatro redes internacionales de fibra óptica que lo unen con otros países de América Latina y el resto del mundo.

- South American Crossing, una red Panamericana de US\$ 2.000 millones, construida por la estadounidense Global Crossing, cubre seis países sudamericanos y los conecta con América del Norte y Europa.
- Emergia, un sistema de US\$ 1.600 millones, construido por Telefónica de España.
- El Cable Submarino Pan-Americano, que entró en operaciones en 1998. Este cable fue construido por un consorcio de operadores de telecomunicaciones y está ubicado en la costa del Pacífico de América del Sur.
- Silica Networks, un proyecto de US\$ 200 millones construido por la británica National Grid y la estadounidense Williams Communications, que enlaza a Chile y Argentina a través de la Cordillera de Los Andes.

COMERCIO ELECTRONICO

De acuerdo con la Cámara de Comercio de Santiago (CCS), el comercio electrónico totalizó US\$ 2.500 millones en el año 2002. El segmento B2B concentró la mayor parte de las operaciones, por un valor total de US\$ 2.290 millones. Esto, gracias a la creciente actividad comercial vía Internet que realizan empresas vinculadas a los sectores de manufactura, comercio (con fuerte presencia de los supermercados), minería, construcción, servicios financieros y telecomunicaciones, entre otras.

Por su parte, las operaciones B2C aumentaron en más del 30%, totalizando US\$ 40 millones en 2002. La CCS espera que el fuerte crecimiento continúe, estimando que el comercio B2C total llegará a US\$ 165 millones en el año 2004. Otras áreas de rápido crecimiento en la economía digital chilena durante el año 2002 fueron el *e-learning*, especialmente en materia de capacitación (una industria incipiente con ventas anuales que superan los US\$ 2,5 millones); los servicios de *hosting* (mercado cercano a los US\$ 40 millones anuales); y la certificación electrónica (la cual se ha visto fortalecida por la promulgación de la ley de firma digital). Todos estos sectores registran tasas de crecimiento anual de más de dos dígitos.

Por su parte, la banca electrónica se ha posicionado rápidamente y está en proceso de convertirse una herramienta estándar dentro de la banca tradicional. Más del 40% de los titulares de cuentas corrientes la usan, generando cerca de 15 millones de transacciones al mes.

Considerando todo esto, la CCS espera que durante el año 2003 el comercio electrónico registre un aumento cercano al 70%, con cifras de US\$ 3.260 millones para las operaciones B2B y de US\$ 48 millones para el B2C.





ALTOS NIVELES DE CONECTIVIDAD

BANCA ELECTRONICA

Estimulados por el potencial ahorro en costos, los bancos chilenos han adoptado rápidamente la tecnología electrónica, de tal forma que a mediados de 2003, dieciocho bancos, que concentran el grueso del volumen de créditos, ofrecían a sus clientes la posibilidad de realizar sus transacciones a través de Internet.

De acuerdo con la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras (www.sbif.cl), casi un 40% de los titulares de cuentas bancarias usan los servicios de banca electrónica. El Banco Mundial estima que en los países industrializados, la penetración de la banca electrónica aumentará de 8,5% en el año 2000 a 50% en el año 2005. En tanto, la institución internacional estima que en las economías emergentes este incremento será de 1% a 10% en el mismo período. El alto grado de penetración de estos servicios en Chile se debe al amplio acceso a Internet y a los altos estándares de la infraestructura de telecomunicaciones, así como a la oportuna y rápida respuesta de la industria bancaria a los nuevos desafíos.

GOBIERNO PROMUEVE EL ACCESO A INTERNET

Consciente del desafío impuesto por la brecha digital y de la importancia de las nuevas tecnologías para mantener la competitividad internacional, el gobierno chileno ha puesto en marcha una serie de programas tendientes a garantizar que cada vez más chilenos tengan acceso a computadoras e Internet.

Un elemento clave de esta estrategia es el programa Enlaces, implementado por el Ministerio de Educación en 1992. A través de esta iniciativa, el 90% de los alumnos de las escuelas públicas cuentan en forma regular con acceso a Internet.

Con el fin de cumplir su meta de asegurar acceso universal a Internet para el año 2006, el gobierno está impulsando el desarrollo de una red nacional de centros conectados a Internet, bajo el nombre de Infocentros. Hacia mediados de 2003, ya estaban operando cerca 1.300 de estos centros, algunos a cargo de organizaciones públicas y otros del sector privado. Más de 100 de ellos estaban específicamente destinados a la pequeña y mediana empresa.

Además, el gobierno está incentivando la apertura de laboratorios escolares computacionales, fuera del horario de clases regulares, con el fin de incrementar el acceso público a Internet, en particular en las comunidades pobres y en las áreas rurales.



PREDICANDO CON EL EJEMPLO: GOBIERNO ELECTRONICO

El gobierno chileno ha sido un activo promotor del uso de Internet con el fin de proveer servicios a los ciudadanos e impulsar la participación pública en la toma de decisiones, así como para incrementar su propia eficiencia. Muchos documentos oficiales -como certificados de nacimiento, solicitudes para subsidios habitacionales y préstamos estudiantiles- pueden ahora ser tramitados y obtenidos vía Internet. A través de un portal de gobierno (www.tramitefacil.cl) los chilenos tienen acceso instantáneo a la información de unos 1.300 servicios, entregada por 88 agencias de gobierno y pueden completar varios trámites en línea.

El Servicio de Impuestos Internos (www.sii.cl) fue la entidad gubernamental pionera en materia de gobierno electrónico. Gracias a una iniciativa que comenzó hace ya varios años, que le ha valido gran reconocimiento internacional, el SII desarrolló un sistema que le permite a los contribuyentes presentar sus declaraciones y pagar sus impuestos a través de Internet. En el año 2003, más de 1,4 millón de contribuyentes presentaron sus declaraciones de impuestos por esta vía, lo que representó el 69% del total. Esta cifra significó un incremento del 23,7% con respecto al año anterior y constituyó un nuevo récord nacional en el ámbito de las transacciones por la red.

Otro proyecto líder en materia de e-gobierno es el portal ChileCompra, el Sistema de Contratación y Compras Públicas, que entrega información sobre las adquisiciones y contrataciones del sector público. Además, provee servicios a empresas para hacer transacciones en línea. Con el fin de garantizar la transparencia, todas las agencias de gobierno deben informar acerca de sus licitaciones, contratos y resultados en el sistema, el que, una vez que esté en pleno funcionamiento, significará al Estado un ahorro de US\$ 200 millones anuales.



INTEGRADO A LOS MERCADOS INTERNACIONALES

Durante los últimos 25 años, Chile se ha comprometido en forma decisiva con una activa política de integración internacional, con el fin de desafiar su relativo aislamiento geográfico y las limitaciones impuestas por un mercado doméstico de sólo 15 millones de habitantes. Como parte de esta estrategia, el país adoptó un proceso unilateral de reducción de aranceles y, a la vez, comenzó a consolidar una creciente red de:

- Tratados de Libre Comercio (TLC) y Acuerdos de Complementación Económica
- Acuerdos de Promoción y Protección de Inversiones (APPIS)
- Acuerdos de Doble Tributación
- Acuerdos de Seguridad Social
- Acuerdos de Cielos Abiertos

VENTAJAS DE LA INTEGRACION INTERNACIONAL

La integración internacional de Chile ha sido un factor clave en el crecimiento económico sostenido que el país ha experimentado en los últimos quince años:

Mercados de exportación: Las empresas locales no se han limitado a operar en el mercado doméstico, sino que han logrado que sus productos y servicios accedan en forma privilegiada a mercados más grandes y prósperos en todo el mundo.

Una estructura industrial competitiva: Si bien en sus inicios el proceso de apertura económica representó un desafío para algunas industrias chilenas, la reducción gradual de los aranceles ha estimulado la competitividad de los productores locales.

Migración laboral: Los Acuerdos de Seguridad Social han permitido a los chilenos trabajar en el extranjero y a los extranjeros trabajar en Chile, fomentando de esta forma la transferencia tecnológica y el intercambio de conocimientos.

Facilidades de transporte: Los Acuerdos de Cielos Abiertos le han permitido a Chile conectarse con el resto del mundo.

UN ACTOR GLOBAL

El comercio exterior de bienes y servicios representa aproximadamente dos tercios del PIB de Chile. En el año 2002, empresas chilenas exportaron cerca de 3.800 productos diferentes a más de 170 países del mundo. La transformación de Chile en actor global es, en gran parte, resultado del compromiso del país con el libre comercio, lo que se refleja en la expansión constante de su red de acuerdos comerciales multilaterales y bilaterales.

En el año 2002, culminaron exitosamente las negociaciones tendientes a concretar TLCs con la Unión Europea, Corea del Sur y Estados Unidos, los que se sumaron a los ya vigentes con México y Canadá. Por otra parte, a comienzos del año 2003, el país finalizó las negociaciones con las naciones del EFTA (Suiza, Noruega, Liechtenstein e Islandia).

Estos TLCs se suman a la serie de acuerdos bilaterales de complementación económica que Chile ha suscrito con otros países de la región latinoamericana, incluidos los cuatro miembros de Mercosur, las naciones andinas (Perú, Bolivia, Ecuador, Colombia, Venezuela) y Centroamérica.

UNA CRECIENTE RED DE ACUERDOS COMERCIALES

	Fecha de Firma
México	1998
Bolivia	1993
Colombia	1993
Venezuela	1993
Ecuador	1994
Canadá	1996
Mercosur*	1996
Perú	1998
Costa Rica**	1999
El Salvador**	2000
Unión Europea	2002
Corea del Sur	2003
Estados Unidos	2003
EFTA	2003

*Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay
**Bajo el marco de un acuerdo con los países de América Central. Chile está negociando también TLC con Honduras, Guatemala y Nicaragua

GENERAL MOTORS: USANDO A CHILE COMO PLATAFORMA DE EXPORTACIONES

General Motors Chile comenzó a exportar vehículos hacia México a comienzos de la década de los noventa, inmediatamente después que ambos países suscribieran un Acuerdo de Complementación Económica. En virtud de este acuerdo, un vehículo ensamblado en Chile -con al menos un 18 % de sus partes producidas localmente puede ingresar al mercado mexicano de 100 millones de habitantes libre de aranceles.

En 2003, la filial chilena de este conglomerado estadounidense esperaba ensamblar más de 10 mil vehículos en el país, la mayoría de carga, y exportar el 60% de su producción.

EXPANDIENDO EL ACCESO A NUEVOS MERCADOS: SOCIOS DE CHILE EN LOS ACUERDOS COMERCIALES, 2001*

	Población (millones)	PIB (miles de millones de US\$)
México	100	575
Resto de América Latina**	330	585
Canadá	31	720
Unión Europea	376	8.000
Corea del Sur	48	425
Estados Unidos	285	10.083
EFTA	121	411

* Estimado ** Incluye los países del MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay)



INTEGRADO A LOS MERCADOS INTERNACIONALES

EXPORTACIONES: PIEDRA ANGULAR DE LA ECONOMIA

La estrategia de integración internacional de Chile le ha permitido hacer de las exportaciones el motor de su crecimiento económico.

Diversificación de Productos... Si bien el cobre sigue siendo el producto más importante de los envíos chilenos al exterior, con un 34,2% del total de los retornos en 2002, las exportaciones se han ido diversificando gradualmente. Esto ha permitido reducir la vulnerabilidad del país frente a los oscilantes precios de las materias primas en los mercados internacionales.

... Y de Mercados: Chile envía sus exportaciones hacia todos los mercados del mundo y tiene una estructura geográficamente balanceada que le facilita re-dirigir sus envíos cuando una región en particular atraviesa por problemas económicos.

INVERSION EXTRANJERA DIRECTA

Acuerdos de Promoción y Protección de Inversiones: Además de ser uno de los signatarios de la Convención de Washington de 1965, que estableció el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI), Chile ha negociado una amplia red de Acuerdos de Promoción y Protección de Inversiones (APPIs), lo que le da a los inversionistas extranjeros protección adicional a la ya garantizada en la legislación local y, además, proporciona mecanismos de solución de controversias.

Acuerdos de Doble Tributación: Como parte de su política de integración internacional, Chile ha impulsado activamente las negociaciones de Acuerdos de Doble Tributación. A continuación, se describe el escenario relativo al estatus de los Acuerdos de Doble Tributación correspondiente a enero del año 2004*:

En vigencia: Argentina, Canadá, México, Brasil, Ecuador, Perú, Noruega, Corea y España.

Firmados (requieren ser aprobados por el Congreso para entrar en vigencia): Reino Unido, Dinamarca, Nueva Zelanda, Polonia y Croacia.

En Negociación: Estados Unidos, Malasia, Finlandia, Francia, Alemania, Holanda, Hungría, Italia, Paraguay, República Checa, Rusia, Suecia, Suiza y Venezuela.

* Para obtener los textos de cada uno de los acuerdos e información actualizada sobre su estatus, sugerimos visitar el siguiente sitio web: www.sii.cl/pagina/jurisprudencia/convenios.htm

UN MERCADO ABIERTO A LAS IMPORTACIONES

Junto con desarrollar y promover su oferta exportadora, Chile se ha consolidado como uno de los mercados más abiertos del mundo para las importaciones. Además del beneficio directo que esto tiene para los consumidores, el proceso de reducción de aranceles ha servido para fomentar la eficiencia y competitividad de los productores locales.

POLITICA TARIFARIA

En 1998 Chile implementó un programa de reducción unilateral de los aranceles de importación de productos provenientes de países con los que no existen acuerdos comerciales. De acuerdo al cronograma, los aranceles se redujeron gradualmente a razón de un 1% al año desde 11% en 1998 a 6% en 2003.

DIVERSIFICACION DE LAS EXPORTACIONES CHILENAS 1975 - 2001

Año	Productos	Países	Empresas
1975	200	50	200
1987	1.400	120	3.666
1990	2.300	122	4.100
1995	3.647	157	5.817
2001	3.749	174	6.009

Fuente: ProChile (www.prochile.cl)

MERCADOS DE EXPORTACION POR AREA GEOGRAFICA (US\$ millones, % a diciembre 2002)

	Comercio Total	%	Importaciones	%	Exportaciones	%
América Latina	9.010,7	26,4	5.449,0	34,4	3.561,7	19,5
Europa	7.505,7	22,0	2.972,7	18,8	4.533,0	24,8
Asia	7.667,4	22,5	2.556,9	16,2	5.110,5	27,9
EE. UU. y Canadá	6.337,0	18,6	2.589,9	16,4	3.747,1	20,5
África	304,9	0,9	233,2	1,5	71,7	0,4
Otros	3.288,9	9,6	2.025,0	12,8	1.263,9	6,9
Total	34.114,6	100,0	15.826,7	100,0	18.287,9	100,0

Fuente: Banco Central de Chile (www.bcentral.cl)

ACUERDOS BILATERALES DE SEGURIDAD SOCIAL

Considerando que la migración laboral constituye un elemento esencial en la integración internacional, Chile ha ampliado gradualmente su red de acuerdos bilaterales de seguridad social. Estos acuerdos facilitan significativamente la administración de los fondos de pensión de los empleados tanto de empresas extranjeras en Chile como de las compañías chilenas que operan en otros países.

ACUERDOS BILATERALES DE SEGURIDAD SOCIAL (a junio de 2003)

Austria	Noruega
Bélgica	Perú
Brasil	Portugal
Canadá	España
Dinamarca	Suecia
Francia	Suiza
Alemania	Reino Unido
Luxemburgo	Uruguay
Holanda	

Fuente: Superintendencia de Administradoras de Fondos de Pensión (www.safp.cl)

INTERCAMBIO COMERCIAL DE CHILE CON PRINCIPALES SOCIOS

País	% Importaciones	% Exportaciones
Estados Unidos	17,8	19,1
Argentina	8,7	1,3
Japón	7,1	10,5
China	6,6	6,7
Brasil	6,2	3,8
México	4,0	5,0
Francia	3,5	3,4
Italia	3,4	4,7
Corea del Sur	3,3	3,9
Alemania	3,2	2,3
Reino Unido	2,8	4,4
España	2,2	2,1
Otros	31,1	32,8

Fuente: Banco Central de Chile (www.bcentral.cl), 2002



INVERSION EXTRANJERA: EXITOSA TRAYECTORIA

Chile es reconocido internacionalmente por su éxito en materia de atracción de Inversión Extranjera Directa (IED). La llegada de capitales desde el exterior es otro de los factores claves tras el crecimiento económico y los avances sociales experimentados por el país en la última década. Los inversionistas extranjeros no sólo han participado en los procesos de privatización de empresas estatales, sino que también han invertido en proyectos nuevos en los sectores de Minería, Industria, Telecomunicaciones y Servicios, contribuyendo decisivamente a la creación de empleos, entrenamiento y capacitación de la fuerza laboral, incorporación de nuevas tecnologías y al proceso de descentralización. Adicionalmente, a través del Programa de Concesiones de Obras Públicas, la IED ha hecho un aporte clave al desarrollo de la infraestructura de Chile.

Entre 1974 y 2002, la IED materializada totalizó US\$ 58,2 mil millones. De estos, US\$ 52 mil millones ingresaron al país al amparo del Decreto Ley 600 (D.L. 600) o Estatuto de la Inversión Extranjera, el principal mecanismo que regula la llegada de IED en Chile. Más del 90% de estos montos han llegado al país a partir de 1990.

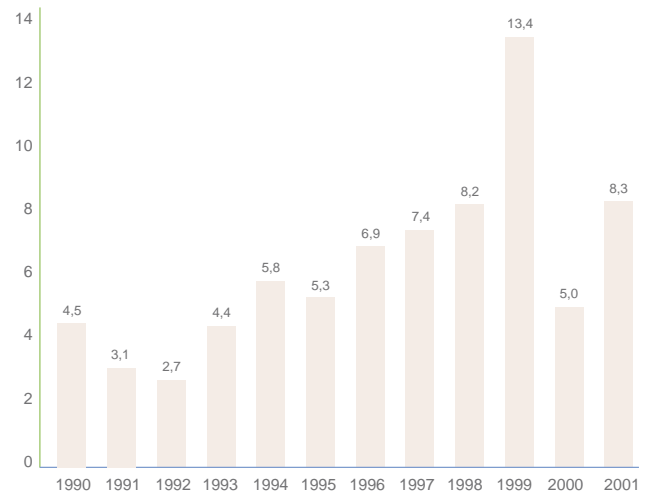
La IED ha experimentado un fuerte crecimiento, tanto en términos absolutos como en relación al Producto Interno Bruto. Como resultado de esto, Chile registra una de las más altas relaciones IED/PIB del mundo emergente, con promedios anuales de 6,3% entre 1990 y 2001 y de 8% entre 1997 y 2002.

Como resultado de este dinámico proceso de IED, aproximadamente 4.000 empresas provenientes de más de sesenta países, mantienen actualmente inversiones en Chile. Si bien Estados Unidos es el principal inversionista individual, la Unión Europea como grupo es la principal fuente de IED, aportando un 38% entre 1974 y 2002.

INVERSION EXTRANJERA DIRECTA (D.L. 600) 1974 - 2002 (en millones de US\$ nominales)	
Período	Inversión Materializada
1974-1989	5.110
1990	1.315
1991	982
1992	999
1993	1.734
1994	2.521
1995	3.040
1996	4.822
1997	5.230
1998	5.973
1999	9.086
2000	2.977
2001	4.848
2002	3.322
Total	51.959

Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras (www.foreigninvestment.cl)

Inversión Extranjera Directa en Chile
Como % del PIB: 1990-2001

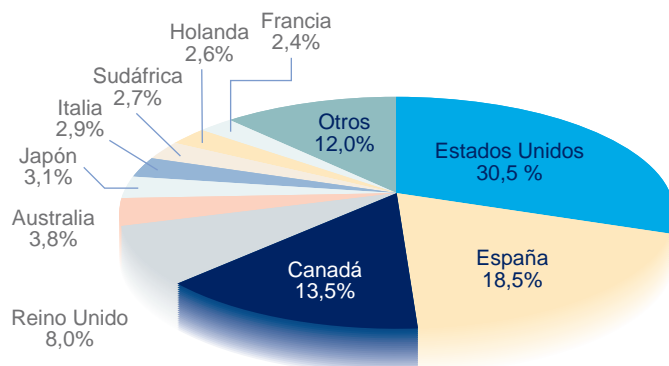


Fuentes: Banco Central de Chile (www.bcentral.cl), Comité de Inversiones Extranjeras (www.foreigninvestment.cl). La estimación total de la IED considera los aportes de capital a través del Capítulo XIV y el Decreto Ley de Inversiones Extranjeras (D.L. 600).

RELACION ENTRE IED Y PIB (%)				
	1980-84	1985-89	1990-94	1995-99
Argentina	0,5	0,8	1,4	3,6
Brasil	0,9	0,5	0,4	2,6
Chile	0,9	1,5	2,8	7,7
México	0,7	1,3	1,5	2,9
Indonesia	0,2	0,5	1,2	1,0
Malasia	4,0	2,3	7,1	4,0
Singapur	9,3	10,7	10,3	8,4
Vietnam	6,0	6,5	7,5	7,1

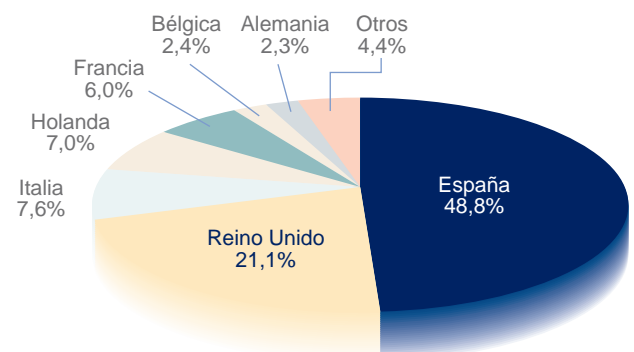
Fuente: Banco Mundial (www.worldbank.org), 2001

Inversión Extranjera Directa (D.L. 600)
Por País de Origen
1974-2002



Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras (www.foreigninvestment.cl)

Inversión Extranjera Directa (D.L. 600)
Inversiones de la Unión Europea en Chile
1974-2002



Inversiones de la UE en Chile: US\$ 19.700 millones (38% del total)
Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras (www.foreigninvestment.cl)



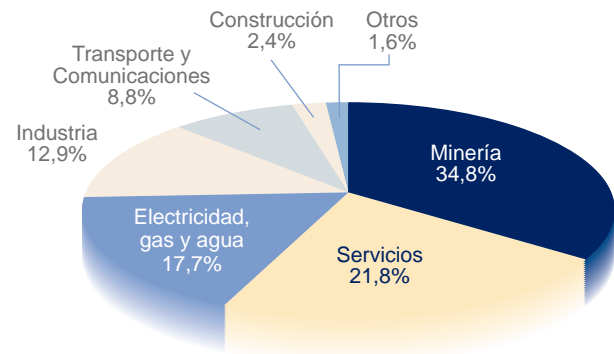
INVERSION EXTRANJERA: EXITOSA TRAYECTORIA

CARACTERISTICAS DE LA IED EN CHILE

La abundancia de los recursos naturales ha sido uno de los incentivos importantes para la IED. Entre 1974 y 2002 las inversiones en industrias vinculadas a los sectores de Minería, Forestal, Pesca, Acuicultura y Agricultura representan más de un tercio (36,3%) del total de la IED materializada en Chile. Los inversionistas extranjeros no sólo han desarrollado algunas de las más importantes minas de cobre del mundo, sino que además han apoyado el auge de industrias exportadoras emergentes, como las granjas salmoneras en el sur y los viñedos de la zona central.

En la década de los noventa, la IED en Chile se diversificó hacia otros sectores en respuesta a las nuevas oportunidades que se abrieron gracias a las reformas regulatorias en los servicios públicos y en el sector financiero así como a los avances en materia de telecomunicaciones. El Programa de Concesiones de Obras Públicas que se inició a mediados de la década de los noventa creó nuevas oportunidades para la inversión extranjera. Luego de que se focalizara originalmente en carreteras y aeropuertos, hoy está siendo extendido a otras áreas, incluyendo proyectos de irrigación agrícola y construcción de nuevas cárceles.

Inversión Extranjera Directa (D.L. 600)
Desglose por Sectores 1974-2002



Fuente: Comité de Inversiones Extranjeras (www.foreigninvestment.cl)

INVERSION EN ALTA TECNOLOGIA: UNA NUEVA POLITICA PARA UN NUEVO SIGLO

En el año 2000, el gobierno tomó conciencia de que los altos niveles tecnológicos alcanzados por Chile -infraestructura de telecomunicaciones de punta, alta penetración de Internet y excelentes estándares de educación universitaria- constituían una importante ventaja que debía promoverse con miras a atraer inversiones asociadas al sector. En respuesta a este desafío, la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) y el Comité de Inversiones Extranjeras lanzaron el Programa de Atracción de Inversiones en Alta Tecnología. En el marco de esta iniciativa, los inversionistas no sólo obtienen asistencia técnica en el proceso de evaluación y materialización de sus proyectos sino que, además, pueden acceder a incentivos para financiar estudios de factibilidad, entrenamiento y capacitación de personal, adquisición de activos fijos y actividades de Investigación y Desarrollo.

A mediados del año 2002 comenzaron a percibirse los logros de esta iniciativa. La lista de empresas extranjeras que ha invertido en proyectos con alto componente tecnológicos incluye a Motorola, que abrió en Valparaíso su segundo centro de desarrollo de *software*; el conglomerado financiero español Santander Central Hispano, que estableció en Santiago un Centro de Servicios Tecnológicos Compartidos para América Latina; Delta AirLines y Air France, con sus centros de llamadas para las regiones de América Latina y América del Sur, respectivamente; y Citigroup, que está implementando un centro de desarrollo de *software*.

LAS CLAVES DEL EXITO

Un marco legal estable para la IED: Al amparo del Decreto Ley 600, vigente desde 1974, los inversionistas firman un contrato-ley con el Estado que le otorga garantías y derechos especiales. Pese a que existe un mecanismo alternativo -el Capítulo XIV del Compendio de Normas de Cambios Internacionales del Banco Central- la mayoría de los inversionistas ha optado por el D.L. 600.

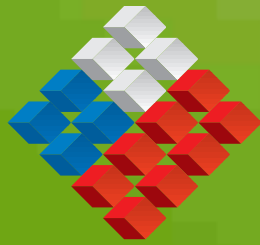
Acuerdos Bilaterales de Promoción y Protección de Inversiones (APPIS): Desde 1991, cuando Chile se convirtió en uno de los signatarios de la Convención de Washington de 1965, el país ha negociado más de 50 APPIS, de los cuales alrededor de 40 estaban vigentes en 2003, incluyendo aquellos con la mayoría de los países de Europa y América Latina.

No-discriminación: De acuerdo con la ley chilena, los inversionistas extranjeros gozan de los mismos derechos que los inversionistas locales. Esto ha sido especialmente

destacado por el International Institute for Management Development (IMD), que en su *Informe Anual de Competitividad 2002* ubica a Chile en el primer lugar del mundo entre 49 países en lo que respecta al tratamiento no-discriminatorio hacia los inversionistas extranjeros.

Los inversionistas extranjeros pueden ser dueños de hasta el 100% de una empresa. Pueden, asimismo invertir en cualquier actividad económica o sector, con excepción de algunas áreas muy específicas.

Sector privado, motor del crecimiento: Desde la década de los ochenta, cuando Chile lideró los cambios estructurales en América Latina, el Estado ha jugado un papel muy minoritario en el ámbito productivo. Sólo pocas actividades estratégicas -como la explotación y producción del litio y la producción de energía nuclear- están aún en manos del Estado. Sin embargo, bajo ciertas circunstancias, las empresas extranjeras pueden invertir también en estas áreas.



Ministerio de Obras Públicas, Transportes
y Telecomunicaciones
www.moptt.cl

Ministerio de Vivienda y Urbanismo
www.minvu.cl

Ministerio de Hacienda
www.minhda.cl

Intendencia Región Metropolitana
www.gobiernosantiago.cl

Comisión Nacional de Medio Ambiente
www.conama.cl

Secretaría Interministerial
de Planificación de Transporte
www.sectra.cl

Metro de Santiago S.A.
www.metroantiago.cl

Secretaría Ejecutiva de Transantiago
www.transantiago.cl

Comité de Inversiones Extranjeras
www.foreigninvestment.cl