

## Abstracto de Cooperación Técnica

### I. Información Básica del proyecto

▪ País/Región:	Chile
▪ Nombre de la CT:	Reforzamiento de las Capacidades Institucionales del Ministerio de Transportes para el Desarrollo de un Puerto de Gran Escala
▪ Número de CT:	CH-T1161
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Patricio Mansilla, Jefe de Equipo (TSP/CCH); Andrés Pereyra (TSP/CUR); Vera Lucia Vicentini (TSP/CAR); Esteban Diez Roux, Pablo Guerrero, Raúl Rodríguez Molina y Olga Mayoral (INE/TSP)
▪ Indicar si es: Apoyo Operativo, Apoyo al Cliente, o Investigación y Difusión	Apoyo al cliente
▪ Fecha del Abstracto de CT:	25 de marzo, 2015
▪ Beneficiario:	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$700.000
▪ Contrapartida Local:	US\$175.000
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	24 meses
▪ Fecha de Inicio Requerido:	Mayo, 2015
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Firmas consultoras nacionales e internacionales y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	División de Transportes INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	INE
▪ CT incluida en la Estrategia de País:	Si
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Prioridad Sectorial GCI-9:	Integración regional, por la vía de apoyar los estudios económicos y regulatorios, así como el desarrollo institucional necesarios para la construcción de un puerto a gran escala con tráfico internacional.

### II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo de la CT es apoyar al Gobierno de Chile (GdCH) en los estudios técnicos y económicos que ayuden a la mejor formulación de política pública en el sector portuario y toma de decisiones respecto de la construcción del Puerto de Gran Escala (PGE). Más específicamente se busca apoyar estudios que permitan fundamentar decisiones respecto de Puerto de Gran Escala (momento óptimo para el inicio de la construcción, demanda potencial, características técnicas en virtud de su relacionamiento con otros modos y con las cadenas logísticas, prospección del mercado naviero, etc.), la definición del marco de competencia adecuado para el sector portuario, y el desarrollo de la oficina de proyecto que ejerza el liderazgo técnico en el desarrollo del proyecto.
- 2.2 El GdCH se plantea avanzar hacia niveles de mayor eficiencia en su sistema portuario. En una reciente asesoría llevada a cabo por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

denominada “Estudio de Evaluación de las Barreras Logísticas de Transporte de Carga a Nivel Nacional”<sup>1</sup>, se estimó que existen oportunidades en torno a los US\$ 1,4 mil millones en mejoras de productividad, si se resolvieran las ineficiencias detectadas sólo en estas cadenas.

- 2.3 La política que se ha llevado adelante hasta ahora es aprovechar las infraestructuras portuarias existentes, mejorando la gestión y la eficiencia operativa de modo de responder al aumento del volumen transportado. Estando este proceso próximo a agotarse, se percibe que más temprano que tarde se requerirá la ampliación sustancial de la capacidad portuaria de la zona central del país. Los puertos actuales, San Antonio y Valparaíso, están restringidos en su capacidad de expansión y por ello se evalúa la necesidad de construir la nueva infraestructura en una localización distinta.
- 2.4 La inversión necesaria es muy significativa y por tanto se buscarán establecer la mejor combinación de recursos públicos y privados para financiarla. La construcción y puesta en operación supone un prolongado proceso de toma de decisiones que involucra varias Administraciones, y por tanto debe ser técnicamente fundamentado para tener estabilidad.
- 2.5 Adicionalmente, los cambios que se están generando en la oferta de servicios marítimos (por ejemplo respecto al tamaño de las naves y a la progresiva concentración de la industria naviera global) colocan al país frente a una situación que debe ser abordada con suficiente antelación.
- 2.6 El Programa de Gobierno de Chile 2014-2018 establece varias iniciativas específicas relacionadas al desarrollo portuario: fortalecer las autoridades portuarias locales, realizar auditorías a concesiones portuarias, materializar planes de protección de áreas costeras reservadas a puertos, impulsar un corredor ferroviario hacia los puertos de la V Región, un centro de intercambio modal en Santiago y un Puerto de Gran Escala (PGE) en la zona central. El Ministerio de Transportes asumió el liderazgo en el desarrollo del proyecto PGE.

### III. Descripción de las actividades y resultados

- 3.1 La CT financiará los estudios que se encuentran en el camino crítico de las decisiones relativas a la construcción del PGE, y que se encuentran bajo la responsabilidad del MTT. Se trata de estudios económicos de los mercados navieros y usuarios del puerto, estudios de organización industrial del mercado de operadores portuarios, incluyendo la adaptación de las políticas de competencia a la especificidad del sector portuario. Adicionalmente se apoyará la conformación inicial de la oficina de proyecto que deberá guiar técnicamente el desarrollo del proyecto.
- 3.2 De forma más detallada, los componentes tentativos de la CT son los siguientes:
  - 1. Análisis de la demanda portuaria y su implicancia en el desarrollo portuario.** El GdCh está llevando a cabo un estudio de demanda para el Puerto de Gran Escala cuya finalización está prevista para mediados de 2015. Se realizarán posteriormente y serán objeto de esta CT, la evaluación de los escenarios posibles de desarrollo portuario para los escenarios posibles de demanda. Si bien es claro que el Puerto de Gran Escala es necesario, se pretende determinar con mayor precisión los plazos en que el mismo debería estar operativo, y los riesgos que implican no generarlo en los plazos óptimos.
  - 2. Análisis del mercado naviero.** Análisis de las principales tendencias del mercado naviero internacional, así como las estrategias de los armadores que actual o potencialmente atienden la costa pacífica sudamericana. Determinación del tipo de buques potencialmente vendrán al

---

<sup>1</sup> Incluye el análisis de 17 cadenas de comercio exterior en puertos ubicados en las Regiones de Coquimbo, Valparaíso, Biobío y Austral.

PGE, así como las condiciones de competencia en dicho mercado. Prospección del interés de las navieras de vincularse con otros eslabones de la cadena logística local.

**3. Estudios de la organización industrial del sector portuario.** Análisis de beneficios y riesgos que implica contar con operadores logísticos globales como operadores portuarios. Evaluación de las consecuencias en la competencia de la integración de los operadores portuarios con otros eslabones de la cadena logística. Evaluación del efecto de la introducción de otras modificaciones regulatorias (por ejemplo la efectividad del operador logístico) en la competencia en el sector

**4. Diseño de políticas de competencia específicas para el sector portuario.** Adaptación al sector portuario de los resguardos y regulaciones para prevenir abusos de posición dominante y otras prácticas anticompetitivas. Estos estudios se realizarán paralelamente a las definiciones de política en cuanto a las configuraciones de la industria que pueden ser posibles y admisibles, mencionadas en el punto 3.

**5. Diseño de contratos de concesión.** Evaluación de alternativas para modernizar los mecanismos de participación privada en los puertos. Revisión de los mecanismos de adjudicación de las concesiones. Diseño de mecanismos alternativos para gatillar inversiones ante el cambio de las condiciones de mercado.

**6. Modelo de negocio de los operadores portuarios.** Modelos financieros. Análisis de las economías de escala del negocio y evaluación del número posible de operadores.

**7. Apoyo al lanzamiento de la oficina de proyectos.** El MTT está comenzando a conformar una oficina de proyecto capaz de liderar técnicamente el proceso de construcción del puerto y guiar las distintas instancias de toma de decisiones. Se apoyará la conformación de esta oficina de proyecto exclusivamente durante 2015 y hasta dónde sea necesario para ejecutar los estudios técnicos que financia la cooperación técnica. En el 2016 la oficina de proyecto se financiará con contrapartida local.

#### IV. Presupuesto indicativo

Actividad /Componen-te	Descripción	BID / Financiamiento por Fondo	Contrapartida local	Financiamiento Total
1	Análisis de la demanda portuaria	US\$40.000		
2	Análisis del mercado naviero	US\$70.000		
3	Estudios de la organización industrial del sector portuario	US\$60.000		
4	Estudios de la organización industrial del sector portuario	US\$110.000		
5	Diseño de contratos de concesión	US\$125.000		
6	Modelo de negocio de los operadores portuarios	US\$155.000		
7	Apoyo al lanzamiento de la oficina de proyectos	US\$140.000	US\$175.000	
Total		US\$700.000	US\$175.000*	US\$875.000

\*El aporte local representa el 20% del total del estudio.

#### V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 El Banco tendrá a su cargo la contratación del servicio de consultoría, la cual se realizará de acuerdo a las políticas y procedimientos de adquisiciones del Banco (GN-2350-9). La supervisión de la consultoría será realizada por el Banco, con la participación del gobierno de

Chile a través del Ministerio de Transportes. El proyecto también tendrá el apoyo técnico de TSP/CCH.

**VI. Riesgos importantes**

- 6.1 La CT ejecutará estudios y no hay obras a ser financiadas. Además, el pedido fue realizado por parte del país beneficiario, no se han identificado riesgos significativos.

**VII. Salvaguardias ambientales**

- 7.1 Por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y diseminación del conocimiento, esta CT no tiene implicaciones ambientales y sociales, por lo que se propone su clasificación como Categoría “C”, de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703).