

## **SOLICITUD DE EXPRESIONES DE INTERÉS** **SERVICIOS DE CONSULTORÍA**

**Selección #: CH-T1167-P004**

**Método de selección: Competitivo Simplificado**

**País: Chile**

**Sector: Transporte**

**Financiación - TC #: ATN/OC-15921-CH**

**Proyecto #: CH-T1167**

**Nombre del TC: Análisis de aspectos económicos de la logística en Chile y su aplicación al proyecto Red Logística de Gran Escala.**

**Descripción de los Servicios: Análisis de opciones técnico-regulatorias para el corredor ferroportuario.**

*Enlace al documento TC: <https://www.iadb.org/en/project/CH-T1167>*

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) está ejecutando la operación antes mencionada. Para esta operación, el BID tiene la intención de contratar los servicios de consultoría descritos en esta Solicitud de Expresiones de Interés. Las expresiones de interés deberán ser recibidas usando el Portal del BID para las Operaciones Ejecutadas por el Banco <http://beo-procurement.iadb.org/home> antes de 15 de abril de 2019 5:00 P.M. (Hora de Washington DC).

Los servicios de consultoría ("los Servicios") incluyen (a) seleccionar y analizar al menos dos casos de experiencia internacional en corredores ferroportuarios de los cuales se pueda extraer lecciones a aplicar en el caso chileno. (b) seleccionar y analizar al menos dos casos de experiencia internacional en diseño físico y normativo de carreteras especializadas en alto flujo de camiones. Se espera que el trabajo debe realizarse en 3 meses, estimándose que el producto final sea entregado en el mes de julio de 2019.

Las firmas consultoras elegibles serán seleccionados de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Banco Interamericano de Desarrollo: [Política para la Selección y Contratación de Firms Consultoras para el Trabajo Operativo ejecutado por el Banco - GN-2765-1](#). Todas las firmas consultoras elegibles, según se define en la política, pueden manifestar su interés. Si la Firma consultora se presentara en Consorcio, designará a una de ellas como representante, y ésta será responsable de las comunicaciones, del registro en el portal y del envío de los documentos correspondientes.

El BID invita ahora a las firmas consultoras elegibles a expresar su interés en prestar los servicios descritos a continuación donde se presenta un [borrador del resumen de los Términos de Referencia](#) de esta asignación. Las firmas consultoras interesadas deberán proporcionar información que indique que están cualificadas para suministrar los servicios (folletos, descripción de trabajos similares, experiencia en condiciones similares, disponibilidad de personal que tenga los conocimientos pertinentes, etc.). Las firmas consultoras elegibles se pueden asociar como un emprendimiento conjunto o en un acuerdo de sub-consultoría para mejorar sus calificaciones. Dicha asociación o emprendimiento conjunto nombrará a una de las firmas como representante.

Las firmas consultoras elegibles que estén interesadas podrán obtener información adicional en horario de oficina, 09:00 a.m. - 5:00 PM (Hora de Washington DC), mediante el envío de un correo electrónico a: [paolar@iadb.org](mailto:paolar@iadb.org).

Banco Interamericano de Desarrollo

División: *Transporte*

Atención: *Julieta Abad, Jefa del Equipo del Proyecto*

1300 New York Avenue, NW, Washington, DC 20577, EE.UU.

Tel: *56-2-4313706, Santiago, Chile*

Email: [paolar@iadb.org](mailto:paolar@iadb.org)

Sitio Web: [www.iadb.org](http://www.iadb.org)

## BORRADOR DE TERMINOS DE REFERENCIA

El Gobierno de Chile ha recibido una cooperación técnica (CT) no reembolsable del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la cual se denomina “Análisis de aspectos económicos de la logística en Chile y su aplicación al proyecto Red Logística de Gran Escala”. En dicho contexto, se propone efectuar el estudio Análisis de opciones técnico-regulatorias para el corredor ferroportuario.

La Red Logística de Gran Escala considera la construcción en San Antonio de un puerto con capacidad de 6 millones de TEU/año, que se suman a la oferta existente de 2,5 millones. El Estado ha definido que el diseño del proyecto debe ser tal que una parte relevante de las transferencias sean movilizadas por ferrocarril, con el fin de aprovechar las ventajas de este modo y de la diversificación de oferta que representa, complementando a la oferta rodoviaria, fortaleciendo la competencia y la resiliencia de la componente terrestre de la cadena logística. Adicionalmente, el proyecto ‘Corredor Ferroportuario’ incorpora, además de las vías, un centro de intercambio modal en las cercanías de Santiago de manera de ofrecer alternativas logísticas de transferencia camión-tren, así como servicios adicionales de consolidación, almacenamiento, etc.

El diseño del corredor ferroportuario tiene desafíos no solo desde la ingeniería, sino particularmente en los ámbitos de negocio y regulación. En particular resulta de interés generar una definición de negocio que permita que las ventajas de costo que en transporte masivo presenta el ferrocarril sean transferidas efectivamente a tarifas a usuarios, de manera que el servicio puerta a puerta sea competitivo con la alternativa de camión directo. Asimismo, cabe preguntarse si la institucionalidad y normativa es la adecuada para asegurar una implementación oportuna, una coordinación de operaciones logísticas eficiente y una participación del tren óptima. Si hay cambios que proponer que contribuyan a dar certezas al proyecto, basados en la experiencia comparada, es de interés conocerlos para que sean incorporados al diseño público institucional y de gobernanza.

Por otra parte, la accesibilidad vial al Puerto San Antonio está dada por las rutas 78 y 66. La primera concluirá su concesión a mediados de la próxima década, mientras que la segunda está actualmente en licitación. Resulta oportuno contar con una discusión sobre alternativas para abordar los altos flujos de vehículos pesados que se espera circulen producto de las transferencias en el nuevo Puerto Exterior, con el fin de resguardar condiciones de seguridad, continuidad y eficiencia.

El estudio contemplará al menos los siguientes objetivos específicos.

- a) Seleccionar y analizar al menos dos casos de experiencia internacional en corredores ferroportuarios (tanto de éxito como de aquellos que no cumplieron expectativas iniciales) de los cuales se pueda extraer lecciones a aplicar en el caso chileno. Los ámbitos de interés para deducir recomendaciones son diseño del modelo de negocio y del diseño regulatorio. Interesa conocer por una parte cómo se ha enfrentado la definición macro de ingresos concesionales y tarifas a usuarios, y por otra, qué ajustes regulatorios han debido implementarse para contribuir a una implementación exitosa. Asimismo, resulta de interés conocer la experiencia comparada sobre virtudes y riesgos de una operación ferroviaria de carga y pasajeros en las mismas vías.

- b) Seleccionar y analizar al menos dos casos de experiencia internacional en diseño físico y normativo de carreteras especializadas en alto flujo de camiones. Los ámbitos relevantes a conocer son el uso de dispositivos de segregación por tipo de vehículo, el uso de vehículos especiales, la señalización, la regulación como mecanismo de gestión de la demanda (por horarios, por ejemplo), entre otros. El fin último es contar con recomendaciones a incorporar en el diseño de los eventuales nuevos contratos de concesión de carreteras.