



EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO

Casilla 163-A # Av. Ramón Barros Luco N° 1613 Primer Piso oficina 8-A# Fono +56 35-
2586162

RESUMEN EJECUTIVO

ANALISIS DE PREFACTIBILIDAD Y EVALUACION SOCIAL DEL PROYECTO

ANTEPUERTO ALTO SAN ANTONIO DEFINITIVO

San Antonio – Chile
Junio 2020 V-F

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	2
2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO	4
3. PLAZOS E INFORMES PARA EL DESARROLLO DEL ESTUDIO	5
4. CALENDARIO LICITACIÓN.....	6
5.1 REQUISITOS TECNICOS	7
5.2- RESTRICCIONES A LA PARTICIPACIÓN DEL PROCESO LICITATORIO	7
CONDICIONES DEL CONSORCIO Y DE LAS EMPRESAS EXTRANJERAS CON AGENCIA EN CHILE.....	8

1. INTRODUCCIÓN

El puerto de San Antonio se ha consolidado como eslabón cardinal de las cadenas logísticas más importantes del comercio exterior de Chile. En 2019 por este puerto se transfirieron más de 22 millones de toneladas, un incremento de 36% respecto a la transferencia cinco años antes (2014). En el mismo período, el número de contenedores se incrementó desde 1,09 millones TEUS (contenedores de 20 pies) el año 2014 hasta 1,7 millones de TEUS el 2019, casi un 52%. También en 2018 se descargaron unos 445.000 vehículos terrestres (un 15% de incremento respecto a 2017) y más de 4,5 MM Ton de graneles sólidos (10% más que el 2017). Los estudios técnicos muestran que la demanda continuará creciendo en el futuro previsible. En particular la demanda de transferencia de contenedores que hoy transportan el 70% de la carga movilizada en el puerto.

La operación exitosa de un puerto depende muy fundamentalmente de la capacidad y operación expedita de los servicios viales y ferroviarios que vinculan al puerto con su *hinterland* y los centros de producción y consumo internos. Actualmente casi un 10% de la carga transferida en San Antonio accede al puerto por ferrocarril utilizando la estación Barrancas (esencialmente granel sólido y líquido y un número menor de contenedores). El restante 90% de la carga (incluyendo carga general, granel sólido y la mayor parte de los contenedores) accede por camión hasta los tres terminales principales del puerto: Molo Sur, Costanera Espigón y Terminal Norte.

El rápido crecimiento de la demanda del Puerto San Antonio de la última década significó un fuerte incremento del número de camiones entrando y saliendo del recinto portuario. Ello a su vez ha aumentado en la actualidad las solicitudes físicas y operacionales sobre el **Sistema de Acceso Vial al Puerto (SAV)** que incluye la *red vial de accesos* y las puertas de entrada (*Gates*) a los terminales.

En ocasiones, la capacidad de este **SAV** es sobrepasada por incrementos repentinos de la demanda portuaria y del número de camiones, produciéndose congestión y demoras excesivas en la red y en los *gates*. Dadas las proyecciones de demanda, estos episodios probablemente se producirán cada vez con mayor frecuencia e intensidad en el futuro, lo que hace necesario estudiar soluciones de incremento de capacidad del **SAV**. Actualmente, la **Empresa Portuaria San Antonio (EPSA)** está desarrollando ciertas iniciativas para mejorar la capacidad y operación actual de los accesos, pero estos esfuerzos tienen alcances limitados.

El presente Estudio está orientado al *análisis de prefactibilidad y evaluación social* del Antepuerto de San Antonio, incluyendo el mencionado *Centro de Control de Tráfico, y las conexiones viales con la Ruta Nuevo Acceso al Puerto*. Ello considera la definición de las principales características físicas y operacionales del *Antepuerto (incluyendo los subproyectos)*, el análisis de prefactibilidad ambiental y su justificación social.

2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO

El objetivo principal del Estudio será desarrollar un **Análisis de Prefactibilidad Física y Operativa** y la **Evaluación Social** de uno o más **Antepuertos** para los camiones que se dirigen al Puerto San Antonio, ya sea para entregar carga de exportación o para retirar carga de importación. Su función principal será *regular la frecuencia* de los camiones, con el propósito de optimizar la operación del **Sistema de Acceso Vial al Puerto**. El **Antepuerto** requerirá la implementación de un **Centro de Control de Tráfico** cuya definición funcional será también parte del presente Estudio, así como la construcción de accesos viales para conectar con la Ruta Principal de Acceso al Puerto.

Dentro de este objetivo global, se distinguen los siguientes objetivos específicos:

- a) **Estimación de demanda.** Estimación de la demanda expresada en camiones para cada año y periodo analizado, sobre la base de las proyecciones de TEUs que serán entregadas como dato para el análisis, provenientes de estudios anteriores realizados y de estadísticas disponibles en EPSA de ingreso de camiones por hora.
- b) **Análisis de alternativas de localización del Antepuerto.** El objetivo aquí es identificar y analizar de manera preliminar las posibles localizaciones adecuadas para este fin. Las alternativas pre-seleccionadas pasarán a un análisis más detallado donde serán modeladas simulando la operación del Sistema de Acceso Vial, con el propósito de verificar su bondad y proveer la información requerida para estimar sus beneficios sociales.
- c) **Evaluación social de cada alternativa del Antepuerto.** A partir de los respectivos costos y beneficios sociales considerando las alternativas de proyecto completo, se estimará la rentabilidad social de cada alternativa de localización (VAN, TIR) y el momento óptimo de las inversiones asociadas.
- d) **Análisis de prefactibilidad ambiental.** Será parte de los objetivos de este estudio desarrollar un análisis preliminar de los componentes ambientales más relevantes asociados a la(s) área(s) identificadas como alternativas de localización del Antepuerto, con la finalidad de definir los aspectos ambientales más sensibles, sus impactos preliminares asociados y aplicabilidad del artículo 11 de la Ley N°19.300 de Bases Generales de Medio Ambiente.

3. PLAZOS E INFORMES PARA EL DESARROLLO DEL ESTUDIO

El plazo estimado para el desarrollo de las tareas del Estudio será de **240 días corridos**, contados desde **la fecha de inicio del mismo** definida en el **Acta de Inicio del Estudio** (ver numeral 2.3 de las Bases Administrativas).

Dentro de este plazo se deben considerar los siguientes Informes:

Informes	Contenido Mínimo	Plazos (días corridos)
Informe de Avance N 1	Reporte de las Tareas 4.1 a 4.10	T0 + 60 días
Informe de Avance N 2	Reporte de las Tareas 4.11 a 4.19	T0 + 135 días
Informe de Avance N 3	Reporte de las Tareas 4.19 a 4.30	T0 + 210 días
Informe Final	Reporte completo y definitivo de todas las tareas desarrolladas en el Estudio	T0 + 240 días
Informe Ejecutivo	Resumen Ejecutivo del Informe Final orientado a difusión de resultados y conclusiones del Estudio	T0+240 días

Nota: T0 corresponde a la fecha de Inicio del Estudio

4. CALENDARIO LICITACIÓN

Evento	Fechas Año 2020
Publicación Llamado a Licitación	28 de junio
Venta de bases	Desde el 3 al 22 de julio
Reunión Informativa	24 de julio a las 11:00 horas
Recepción de Consultas	Hasta 30 de julio
Respuesta Consultas	7 agosto
Recepción de Ofertas Sobres N° 1 y N° 2 y Apertura de Sobre N° 1 Oferta Técnica	20 de agosto a las 16:00 horas
Apertura de Sobre N° 2 Oferta Económica(estimada)	9 de septiembre
Adjudicación (estimada)	segunda quincena septiembre

A continuación, se detalla esquemáticamente el procedimiento a seguir, hasta la adjudicación del Servicio:

- a) Venta de Bases de Licitación.
- b) Reunión Informativa
- c) Proceso de consultas y respuestas.
- d) Recepción y Apertura de Ofertas.
- e) Evaluación de Ofertas Técnicas.
- f) Apertura de Ofertas Económicas.
- g) Evaluación de Ofertas Económicas.
- h) Informe al Directorio.
- i) Adjudicación.
- j) Formalización del contrato.

Todos los antecedentes relativos a la presente licitación serán enviados al correo electrónico registrado por el Consultor en el Formulario Venta de Bases.

5 REQUISITOS PARA PARTICIPAR EN LA LICITACIÓN

5.1 REQUISITOS TECNICOS

Podrán participar en la presente licitación empresas consultoras nacionales, extranjeras con agencia en Chile o consorcio de ellas, con experiencia deseable de a lo menos 10 años en la evaluación de proyectos de infraestructura de antepuertos, conexiones viales, y operaciones logísticas.

Para participar en la presente licitación, es requisito indispensable el haber adquirido las presentes bases. En caso de que los participantes sean consorcios, bastará solamente que un miembro de éste lo haya hecho. Las Bases de Licitación pueden ser adquiridas para sí o para un tercero que puede ser un socio, agencia, su matriz u otro.

Para que el Oferente se encuentre habilitado para participar en el proceso de licitación habiendo adquirido las bases para sí, deberá acreditarlo al momento de presentar su propuesta presentando copia simple de la respectiva factura. En el caso que el Oferente que se presenta sea un tercero en cuyo favor se adquirieron las bases, deberá acreditarlo presentando una copia simple de la respectiva factura y una declaración jurada notarial suscrita por la empresa que adquirió la bases de licitación, que declare que adquirió las bases para la empresa oferente indicando la razón social, RUT de la empresa en cuyo favor se adquirieron las bases de licitación y que se trata de un socio, agencia, su matriz u otro.

5.2- Restricciones a la participación del proceso licitatorio

a) No podrán participar en el proceso de licitación, las empresas o los miembros de Consorcios que tengan demandas, denuncias, acciones judiciales o reclamos pendientes en contra de EPSA u otra empresa del Sistema de Empresas Públicas (SEP), ya sea ante organismos judiciales o de la Administración del Estado.

b) No podrán participar en la presente licitación las personas jurídicas o naturales, o excolaboradores que hayan participado en la confección de los Términos de Referencia de esta licitación.

c) Los exdirectores de EPSA y las empresas en que sean dueños, socios o accionistas sólo podrán participar en el proceso licitatorio transcurridos seis meses contados desde que dejaron de pertenecer al directorio de EPSA.

d) No podrán presentarse en procesos licitatorios como oferentes o miembros del equipo de trabajo los ex - gerentes, ex - subgerentes y ex -colaboradores de EPSA que hayan participado activa o pasivamente en el proyecto que se está licitando.

e) Los ex - asesores del Directorio de EPSA sólo podrán participar en el proceso licitatorio cuando haya transcurrido a lo menos un año desde el término de la asesoría prestada. De igual forma quedaran excluidos si participaron directamente en la generación del proyecto que se está licitando o prestó asesoría en el mismo.

CONDICIONES DEL CONSORCIO Y DE LAS EMPRESAS EXTRANJERAS CON AGENCIA EN CHILE

También podrán participar Consorcios de empresas consultoras nacionales entre sí o con empresas extranjeras con Agencia en Chile, las que en conjunto deberán acreditar el cumplimiento de los requisitos señalados en el **numeral § 0**.

Los Consorcios que participen deberán estar formados hasta por un máximo de 3 (tres) empresas, que deberán cumplir en conjunto con los requisitos que se indica para cada empresa, y en particular los que se indica a continuación:

a) Legalización documentos empresas extranjeras con Agencia en Chile:

En relación a las empresas extranjeras con Agencia en Chile que participan en esta licitación, como empresa individual o en Consorcio con otras empresas se dispone respecto de la legalización de los documentos otorgados en el país de origen lo siguiente : los Documentos públicos otorgados en el extranjero, tales como escrituras de constitución de la sociedad, modificaciones, escrituras en la que consta la personería y facultades del representante legal y certificado de vigencia de la sociedad , cualquier documento que deba presentarse en esta licitación en copia legalizada ante Notario o documentos cuya firma deba ser legalizada ante Notario, se distingue:

- Si el país de origen es un Estado Parte de la Convención de la Haya, sólo requiere otorgamiento de apostillas en los documentos por la autoridad designada por el Estado de que emana el documento o instrumento. (Convención de la Apostilla, adoptada el 5 de octubre de 1961 en La Haya, Países Bajos)
- Si el país de origen no es un Estado Parte de la Convención de la Haya, debe ser legalizado ante el Consulado Chileno en el país de origen.
- Además, debe acompañar los antecedentes de inscripción de la empresa extranjera con agencia en Chile de acuerdo a la legislación chilena, copia de inscripción en el Registro de Comercio con vigencia de a lo menos 60 días, estatutos y poderes vigentes del representante legal.

b) Formulario T-6

Se adjunta Formulario **T-6: Declaración Especial de Consorcio**.

- Deberán presentar una declaración jurada, firmada ante Notario por sus representantes legales, en que manifiesten la intención de presentarse como un Consorcio, de acuerdo con formulario que se entrega en las presentes Bases. En dicho formulario, el Consorcio indicará expresamente el porcentaje de participación que tendrá cada integrante que lo

- forma y nominará a un representante ante EPSA, para todos los efectos contractuales. El Consorcio deberá indicar el porcentaje de facturación que propone respecto de cada uno de los miembros para la ejecución del contrato.
- Deberán designar un domicilio del Consorcio en Chile que será el válido para los efectos de esta licitación y en caso de adjudicarse el contrato lo será también para los efectos del mismo.
 - El representante legal designado por los miembros del Consorcio estará expresamente facultado para firmar todos los documentos de la licitación y los formularios respectivos en representación del Consorcio participante y por ende de cada uno de sus miembros.
 - En dicha declaración se establecerá, además de la aceptación de los Términos de Referencia, las Bases, y que cada una de las empresas componentes del Consorcio acepta expresamente su responsabilidad indivisible y solidaria.
 - Cada empresa podrá integrar sólo un (1) Consorcio y solamente podrá participar en la presente licitación en tal condición o como empresa individual si cumpliera con los requisitos para ello, pero nunca en ambas condiciones. De suceder tal circunstancia, EPSA se reserva el derecho a su solo juicio, de rechazar ambas ofertas o una de ellas, permitiendo la participación de aquella no rechazada.