

REPÚBLICA DEL PERÚ



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

PLAN DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA DEL PROYECTO “MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO EN EL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO”

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA

Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria – PRO
PUERTOS

Julio, 2010



ÍNDICE

1. Base Legal y Antecedentes	3
2. Información de interés del Terminal Portuario del Callao	7
3. Objetivos del Plan de Promoción	20
4. Estructura y Objeto de la concesión	20
5. Beneficios de la concesión	23
6. Esquema Financiero	23
7. Modalidad y Procedimiento de otorgamiento de concesión	23
8. Diseño general del proceso de promoción	24
9. Cronograma del proceso	25



1. BASE LEGAL Y ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante Decreto Legislativo N° 674 del 27 de setiembre de 1991, se declaró de interés nacional la Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado y se creó la Comisión de Promoción de la Inversión Privada (COPRI), como ente rector del proceso.
- 1.2 Mediante Decreto Legislativo N° 839 del 20 de agosto de 1996, se aprobó la Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, creándose como organismo a cargo, la Comisión de Promoción de Concesiones Privadas (PROMCEPRI).
- 1.3 Mediante Ley N° 26885, publicada el 04 de diciembre de 1997 se publicó la Ley de Incentivos a las Concesiones de Obras de Infraestructura y de Servicios Públicos.
- 1.4 Con el Decreto Supremo N° 059-96-PCM del 26 de diciembre de 1996, se aprobó el Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos; y con el Decreto Supremo N° 060-96-PCM del 27 de diciembre de 1996, se aprobó su reglamento.
- 1.5 Mediante Ley N° 27111, del 11 de mayo de 1999, se transfiere a la COPRI las funciones, atribuciones y competencias otorgadas a la PROMCEPRI. Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 027-2002-PCM, se dispone la fusión de la COPRI, CONITE y la Gerencia de Promoción Económica de la Comisión de de Promoción del Perú, en la Dirección Ejecutiva FOPRI, que pasó a denominarse Agencia de Promoción de la Inversión – PROINVERSIÓN. Dicha denominación fue posteriormente modificada, mediante Decreto Supremo N° 095-2003-EF del 03 de julio de 2003, por la de Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN.
- 1.6 Por Decreto de Urgencia N° 054-2001 se faculta a PROINVERSIÓN tomar a su cargo los procesos de promoción de inversión privada y de otorgamiento de concesiones de obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, de competencia de las Municipalidades, Sociedades de Beneficencia y demás entidades del Estado, bajo los mecanismos, procedimientos y beneficios establecidos en el Decreto Legislativo N° 674 y el Decreto Supremo N° 059-96-PCM.
- 1.7 Con fecha 01 de marzo de 2003, se publicó la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante, la LSPN), cuyo Reglamento fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, publicado el 04 febrero del 2004. Las referidas disposiciones regulan las actividades y servicios en los terminales, infraestructura e instalaciones que conforman el Sistema Portuario Nacional (en adelante, el SPN).
- 1.8 La LSPN crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como un Organismo Público Descentralizado encargado del SPN.
- 1.9 La LSPN establece que corresponde a la APN el fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios, para lo cual cuenta con el apoyo de



PROINVERSIÓN. El Artículo 48° del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional establece que “La Autoridad Portuaria Nacional y las Regionales conducirán los procesos de promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria de titularidad pública. Para la ejecución de dichos procesos, la Autoridad Portuaria Nacional y las Autoridades Portuarias Regionales deberán celebrar con la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN- convenios de cooperación”

- 1.10 De acuerdo con lo dispuesto en la LSPN, mediante Decreto Supremo N° 006-2005-MTC, publicado el 10 de marzo de 2005, se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP). De acuerdo a la LSPN toda inversión en infraestructura portuaria pública debe estar previamente considerada en este documento.
- 1.11 La LSPN establece que la infraestructura portuaria podrá entregarse en administración al sector privado, en plazos no mayores de 30 años y en cualquiera de las modalidades siguientes:
- a) Asociación en Participación.
 - b) Contratos de Arrendamiento.
 - c) Contratos de Concesión.
 - d) Contratos de Riesgo Compartido.
 - e) Contratos de Gerencia.
 - f) Contratos Societarios; y,
 - g) Otras modalidades establecidas en la legislación.
- 1.12 Con fecha 10 de marzo de 2005, se suscribió el Convenio Marco de Cooperación mediante el cual la APN encarga a PROINVERSIÓN el desarrollo y ejecución de los procesos de promoción de la inversión privada en infraestructura e instalaciones portuarias de titularidad pública, los que se llevarán a cabo de acuerdo a los Planes de Promoción, previamente aprobados por la APN a propuesta de PROINVERSIÓN, conforme a los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo Portuario elaborado por la APN.

El párrafo 3.1 del Convenio Marco de Cooperación entre la APN y PROINVERSIÓN, referido a Compromisos de las Partes señala, que concierne a la APN: “Conducir los procesos de promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria de titularidad pública a través de la aprobación de los respectivos Planes de Promoción de los PROYECTOS.”

- 1.13 El Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, en su sesión del 30 de junio de 2005, acordó tomar a su cargo la promoción de la inversión privada en la infraestructura e instalaciones portuarias de titularidad pública nacional, dentro de los alcances de la LSPN y el Decreto de Urgencia N° 054-2001 y, bajo los mecanismos y procedimientos del Texto Único aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM y el Decreto Legislativo N° 674, sus normas reglamentarias y complementarias.

En dicha sesión, se encargó el proceso al Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos (hoy, Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria – PRO PUERTOS).



- 1.14 Mediante Resolución Suprema N° 098-2005-EF del 10 de agosto de 2005 se ratificó el Acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN indicado en el numeral anterior.
- 1.15 Con fecha 13 de mayo de 2008 se publicó el Decreto Legislativo N° 1012 mediante el cual se aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada. El Reglamento del referido Decreto Legislativo fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF.
- 1.16 Mediante Resolución Suprema N° 036-2009-EF de fecha 22 de marzo de 2009, se constituyeron los nuevos Comités Especiales de PROINVERSIÓN, creándose, entre otros, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria – PRO PUERTOS (en adelante, el Comité).
- 1.17 Mediante Resolución Suprema N° 051-2010-EF y Resolución Suprema N° 070-2010-EF, se designaron a los actuales Miembros Permanentes del Comité.
- 1.18 Mediante Decreto Supremo N° 019-2010-MTC del 13 de abril de 2010, se modificó el artículo 57 del Reglamento de la LSPN. Posteriormente, con fecha 16 de abril de 2010, dicho dispositivo fue modificado mediante Decreto Supremo N° 020-2010-MTC. De acuerdo con lo dispuesto en las normas citadas, cuando por razones de necesidad pública el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) determine que resulta conveniente promover la competencia en la administración de la infraestructura portuaria pública comprendida en el proceso de promoción de la inversión privada, la entrega en administración al sector privado de la referida infraestructura se realizará con la participación de ENAPU S.A., a través de la modalidad de Asociación en Participación.
- 1.19 Mediante Oficio N° 671-2010-MTC/01 del 17 de mayo de 2010, el MTC remitió a PROINVERSIÓN copia del Oficio N° 670-2010-MTC/01 dirigido al Presidente del Consejo de Ministros en calidad de Presidente del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, solicitándole que PROINVERSIÓN inicie cuanto antes y concluya en forma exitosa el proceso de promoción de la inversión privada en el Terminal Norte Multipropósito del Callao.
- 1.20 El 25 de mayo de 2010 se recibió copia del Oficio N° 182-2010-APN/PD mediante el cual la APN comunicó al MTC: (i) haber tomado conocimiento de la decisión de llevar a cabo un concurso público para seleccionar al operador que tomará a su cargo la administración del Terminal Multipropósito Norte del Callao, así como del documento denominado "Modernización del Terminal Norte Multipropósito del Callao; (ii) haber dispuesto la elaboración del proyecto referencial necesario para realizar el concurso y (iii) que en la próxima sesión del Directorio de APN se verá el pedido de suspensión de la evaluación de las iniciativas a fin de declararlas de no interés.
- 1.21 El 26 de mayo de 2010 el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN acordó:
- i) Aceptar la delegación de competencia efectuada por el MTC a favor de PROINVERSIÓN para que lleve a cabo el proceso de selección para la entrega en administración al sector privado del Terminal Norte Multipropósito del Callao, sujeto a que la APN haya rechazado las iniciativas privadas en



trámite vinculadas al Terminal Portuario del Callao y comunicado tal decisión a los titulares de las mismas.

- ii) Asignar la ejecución del proceso de promoción de la inversión privada del Terminal Norte Multipropósito del Callao al Comité.

1.22 Mediante Oficio N° 549-2010-APN/GG del 02 de junio de 2010, APN comunicó a PROINVERSIÓN, el Acuerdo de su Directorio N° 837-181-01/06/2010/D, mediante el cual se acordó: i) dejar sin efecto los procedimientos de iniciativa privada para el desarrollo y operación del Terminal Norte del Puerto del Callao, considerando que se ha priorizado la modernización del Terminal Norte Multipropósito del TP Callao con la participación de ENAPU S.A. a través de la realización de un concurso público, e ii) declarar de no interés las propuestas de iniciativa privadas presentadas por DP World Amer B.V. y APM Terminals, comunicando ello a sus respectivos titulares.

1.23 Con fecha 10 de junio de 2010, se publicó el Decreto de Urgencia N° 039-2010, mediante el cual se incorpora dentro de los proyectos prioritarios de necesidad nacional a cargo de PROINVERSIÓN, a que se refiere el artículo 1 del Decreto de Urgencia N° 121-2009, modificado por Decreto de Urgencia N° 032-2010, los proyectos denominados Modernización del Terminal Norte Multipropósito del Callao y Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.

1.24 El 2 de julio de 2010, mediante Oficio N° 628-2010-APN/GG, la APN remitió a PROINVERSIÓN el Proyecto Referencial del Proyecto “Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao”, el mismo que fue aprobado por el Directorio de la APN mediante Acuerdo N° 852-184-02/07/2010/D.

1.25 Con fecha 5 de julio de 2010, se publicó el Decreto Supremo N° 146-2010-EF, mediante el cual se dispone que, en los casos en los cuales la participación de la inversión privada en infraestructura pública de servicios públicos incorporados al proceso de promoción de la inversión privada a cargo de PROINVERSIÓN, se realice a través de la modalidad de asociación en participación, el diseño del proceso de promoción correspondiente deberá considerar la celebración de dicho contrato como una obligación de la sociedad concesionaria en virtud a la relación jurídica principal que será el contrato de concesión correspondiente, constituyéndose la suscripción del contrato de asociación en participación como una de las condiciones de la fecha de cierre de la relación concesional.

1.26 Con fecha 05 de julio de 2010, se remitió el proyecto de Plan de Promoción de la Inversión Privada del Proyecto “Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao”, a la APN para su aprobación, en aplicación de lo dispuesto en el numeral 3.2.3. del Convenio marco de Cooperación suscrito con dicha entidad.

1.27 En sesión del 7 de julio de 2010, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN acordó, aprobar el presente Plan de Promoción de la Inversión Privada, sujetando la eficacia del mismo a la aprobación del referido Plan de Promoción por la APN, así como a la publicación del Decreto Supremo que modifique el PNDP en lo referido a la infraestructura objeto del presente acuerdo.



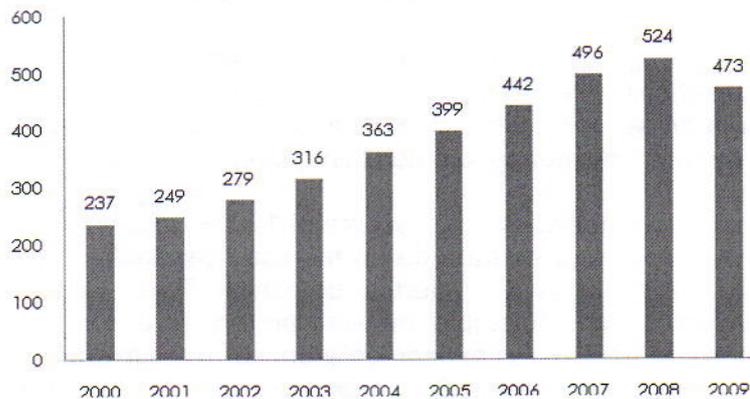
- 1.28 El 11 de julio de 2010, se publicó el Decreto Supremo N° 027-2010-MTC, mediante el cual se modificó el PNDP en lo relativo al Terminal Portuario del Callao.
- 1.29 El 14 de julio de 2010, el Directorio de APN aprobó el presente Plan de Promoción de la Inversión Privada mediante Acuerdo N° 862-187-14/07/2010/D.

2. INFORMACIÓN DE INTERÉS DEL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO

2.1 Mercado mundial de contenedores

En el año 2009, se observó un movimiento mundial de 473 millones de TEUs¹, correspondiendo a América del Sur, una operación de 15,6 millones de TEUs, aproximadamente el 3%. Dentro de este continente, la Costa Este realiza un movimiento de 10 millones de TEUs y 5,6 millones por la costa Oeste, lo que supone prácticamente doblar el movimiento entre una costa y otra.

Fig. 2.1.1 Evolución del movimiento mundial de contenedores (millones de TEU)



Fuente: Containerisation International, 2010

Los recientes análisis de la economía mundial indican una recuperación de la crisis y prevén que ocurra un crecimiento sostenido para los próximos años, lo que supone un incremento en el movimiento de contenedores a nivel mundial. Se espera que América del Sur, sea el segundo continente, después de Asia, con crecimiento con tasas por encima de la media mundial (7%).

¹ TEU = Twenty Foot Equivalent Unit”, unidad correspondiente a un contenedor de 20 pies.

Fig. 2.1.2. Expectativas del crecimiento del movimiento de contenedores por Regiones (2010-2014)



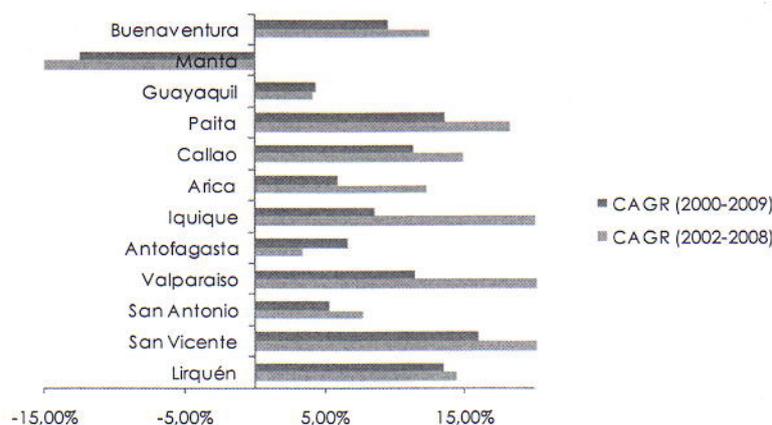
Fuente: Drewry, 2010

Movimiento de contenedores en la Costa Oeste de América del Sur

Los países que conforman la Costa Oeste de América del Sur presentan características y economías muy distintas, destacando el Perú puesto que cierra la presente década como una de las cuatro economías que más creció en el mundo, sólo por debajo de China, India y Kuwait.

La Costa del Pacífico Sur representa el 1,37% de los TEUs movilizados a nivel mundial, por lo que se trata de un mercado secundario dentro del movimiento global. En conjunto los puertos de Chile, Perú, Ecuador y el puerto de Buenaventura en Colombia movilizaron en el año 2009 alrededor de 5,6 millones de TEUs, y experimentaron un crecimiento en el volumen de contenedores de un 14,9% anual entre 2002 y 2008, casi 4 puntos porcentuales más que el crecimiento mundial. Aún así, en el año 2009 estos puertos registraron una disminución global del 10%.

Fig. 2.1.3. Tasas de crecimiento² de los principales puertos de América del Sur



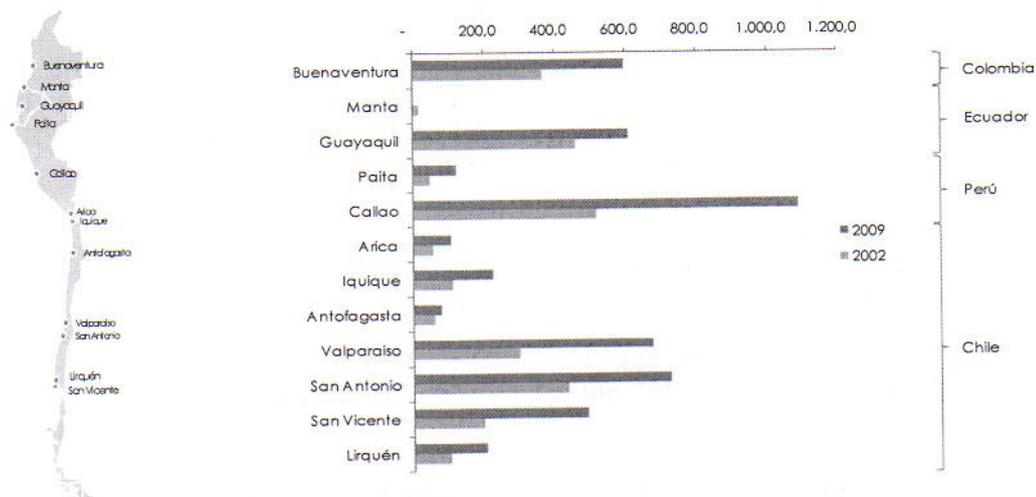
Fuente: ALG en base a datos de Drewry, 2010

² CARG: tasas de crecimiento.



El Terminal Portuario del Callao sigue siendo el puerto que más contenedores moviliza, ampliando su ventaja respecto al segundo puerto de la costa, San Antonio en Chile, con un movimiento de 1 089 838 TEUs, si se compara con los datos observados en el año 2002.

Fig. 2.1.4 Movimiento de TEU (en miles) de los principales puertos del Pacífico Sur



Fuente: ALG, 2010

La evolución del peso de cada país de la costa oeste de América del Sur, en el movimiento de contenedores no ha sufrido grandes alteraciones en los últimos años; Chile ha supuesto a lo largo de los últimos años alrededor del 50% del movimiento total, de esta costa, y Colombia, Ecuador y Perú han tenido pesos que oscilan entre un 11% y un 22%.

Fig. 2.1.5. Evolución del movimiento de contenedores en los principales puertos del Pacífico Sur

Puerto	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
BUENAVENTURA	186.879	237.096	265.898	293.507	366.820	373.991	468.940	531.795	622.233	723.796	743.295	600.905
GUAYAQUIL	407.434	378.000	414.088	453.646	462.609	468.599	516.557	567.608	603.693	597.622	590.213	609.527
PAITA	30.577	34.705	39.776	50.472	50.840	68.824	78.279	87.569	105.126	109.128	138.993	114.216
CALLAO	378.013	376.045	413.646	480.706	521.382	553.138	727.840	887.035	938.119	1.022.246	1.203.315	1.089.838
IQUIQUE	107.903	90.760	107.545	105.250	111.510	135.267	158.957	208.303	226.397	263.451	334.326	226.062
ANTOFAGASTA	38.779	41.904	45.559	47.191	62.792	60.423	41.399	50.028	49.966	72.365	76.685	81.414
VALPARAISO	255.687	278.142	256.386	291.403	300.155	317.961	388.353	375.275	615.855	845.234	946.847	677.432
SAN ANTONIO	415.001	374.945	455.604	413.900	438.585	524.376	639.558	773.048	676.300	650.697	687.864	729.033
SAN VICENTE	53.210	110.784	130.000	159.932	196.975	209.641	211.286	147.968	400.000	481.672	604.550	494.329
LIRQUEN	86.112	90.506	65.985	72.341	103.255	143.454	140.673	171.791	189.661	203.535	231.397	206.541

Fuente: Drewry, 2010

2.2 Evolución del comercio exterior del Perú

El Perú presenta un comercio exterior equilibrado en relación al volumen de exportaciones e importaciones. En el año 2008 se registraron US\$ 29 950 millones de importaciones (peso neto de 21 314 723 Tn) por US\$ 31 290



millones de exportaciones (25 386 172 Tn). Si bien en el 2009 (debido a la crisis internacional), las exportaciones e importaciones cayeron en un 19% y 42%, respectivamente, las proyecciones según el Marco Macroeconómico Multianual (MMM) para el 2010 en adelante, incluyen una recuperación de las mismas sobre los niveles del 2008.

La mitad de las exportaciones totales del Perú (en toneladas) tienen como destino países de Asia, especialmente China, que lidera el volumen de exportación del Perú por peso, con un 31,5%, que a nivel monetario representa el 11,9%.

EEUU es el segundo país de destino de las exportaciones peruanas representando un 14,9% del peso de las exportaciones; sin embargo, a nivel monetario es el primer país con un 18,5% de las exportaciones.

La mitad de las importaciones provienen de países de América del Sur, con Ecuador liderándolas (12,7% de las importaciones en Toneladas), seguido de Argentina (11,9%), Colombia (7,9%), Brasil (5,6%) y Chile (5,4%).

EEUU es nuevamente el primer país con importaciones peruanas, representando un 16,2% del volumen de Toneladas importadas y un 18,7% en valor monetario.

Las importaciones de África y Europa tienen el mismo orden de magnitud, pero en cambio las exportaciones al continente europeo son 20 veces mayor.

El 91% de las exportaciones y el 97% de las importaciones que realiza el Perú, son con movimientos de carga por vía marítima.

2.3 Ampliación de mercados

La ubicación central del Perú en la costa oeste del Pacífico Sur posibilita su proyección como núcleo comercial regional, tomando en consideración que mantiene una actitud pro activa en relación con la participación en mecanismos de integración, lo cual favorece el comercio exterior a través del acceso a mercados ampliados.

El Acuerdo de Promoción Comercial suscrito con Estados Unidos, vigente desde el 1º de febrero del año 2009, consolida las preferencias arancelarias y las reformas de política comercial implementadas por el Perú durante los años noventa, entre ellas, el ATPDEA (Ley de Preferencias Arancelarias Andinas y Erradicación de Drogas).

La negociación del acuerdo suscrito con Estados Unidos ha establecido nuevos estándares en los términos de circulación de bienes y servicios, así como de protección de la inversión, que han servido de base en la negociación de los Tratados de Libre Comercio con Singapur, Canadá, China y los países del EFTA (Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio), Protocolo de Cosecha Temprana firmado con Tailandia y la profundización del Acuerdo de Complementación Económica (ACE) con Chile.

Sobre esta misma base se vienen desarrollando las negociaciones de los Acuerdos de Complementación Económica con México y la suscripción de un



Tratado de Libre Comercio con Japón. Asimismo, se ha concluido el Acuerdo de Negociación con la Unión Europea (UE), bloque que a través del Sistema General de Preferencias Andino establece aranceles cero para productos pesqueros, agrícolas y textiles.

A través de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Perú ha suscrito un Acuerdo de Complementación Económica con el MERCOSUR, y desde 1998 es miembro pleno del Foro de Cooperación Asia Pacífico (APEC), cuyo mercado totaliza casi el 50% de la población mundial, estando llamado a convertirse en una bisagra natural entre las economías industrializadas del Asia y las economías emergentes de Latinoamérica.

2.4 Situación de Terminales administrados por ENAPU S.A.³

La Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), tiene bajo su administración doce (12) puertos a nivel nacional, nueve (09) puertos marítimos (Salaverry, Chimbote, Callao, Gral. San Martín, Ilo, Malecón de Atraque al Servicio del Perú en Arica - MASP Arica, Chicama, Supe y Huacho) y tres (03) puertos fluviales (Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado).

Los Terminales Portuarios de Matarani y Paita se encuentran concesionados a las empresas Terminal Internacional del Sur (TISUR) y Terminales Portuarios Euroandinos (TPE) respectivamente, asimismo se ha concesionado el Nuevo Terminal de contenedores en la zona sur del TP Callao que ha empezado a operar comercialmente en mayo del presente año.

Durante el año 2009, los terminales portuarios administrados por ENAPU, registraron un movimiento de carga total de aproximadamente 22 millones de toneladas métricas, de los cuales sólo el TP Callao movilizó 17,38 millones de toneladas, equivalente al 78.55%.

2.5 Terminal Portuario del Callao (TP Callao)

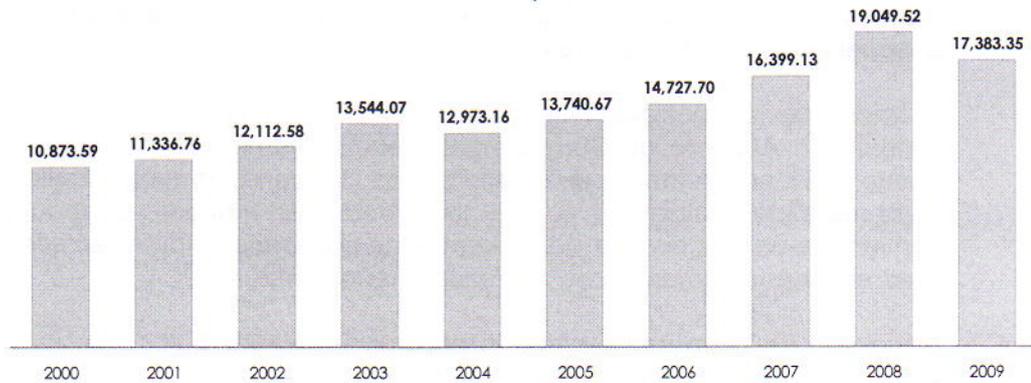
El TP Callao es el principal puerto del Perú y se encuentra localizado en la costa del Océano Pacífico, a 12° 02' 42" Latitud y 77° 08' 25" Longitud, código PECLL. Dentro del TP Callao se ubica el Terminal Norte Multipropósito que comprende los ex muelles 1, 2, 3, 4, 5 y 11, operados por ENAPU S.A., el ex muelle 7 en uso por la empresa VOPAK y el Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur, concesionado a DP World desde junio del año 2006 y que empezó a operar comercialmente a partir de mayo del presente año.

El total de la carga en el TP Callao se ha incrementado en un promedio anual de 6%, registrando en el 2008, un incremento de 90% acumulado sobre el año 2000.

³ Fuente: ENAPU



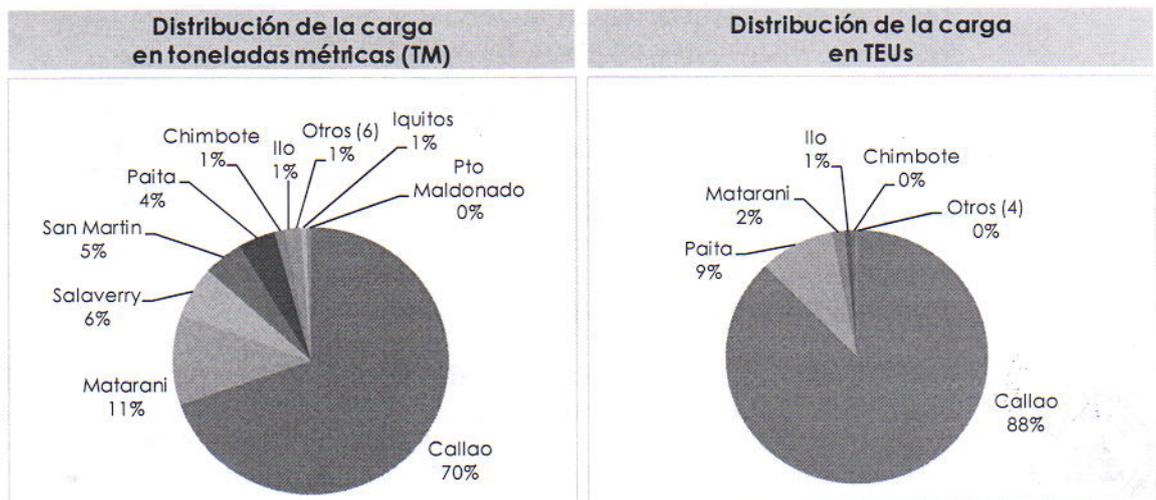
Fig. 2.5.1. Evolución total de carga en el TP Callao, 2000-2009 (en miles de ton)



Fuente: Enapu, 2010

En el año 2009, el TP Callao representó el 70% de la carga movilizada por el Sistema Portuario Nacional (públicos y concesionados)

Fig. 2.5.2. Distribución de carga de los Puertos administrados por ENAPU, TISUR y TPE, 2009

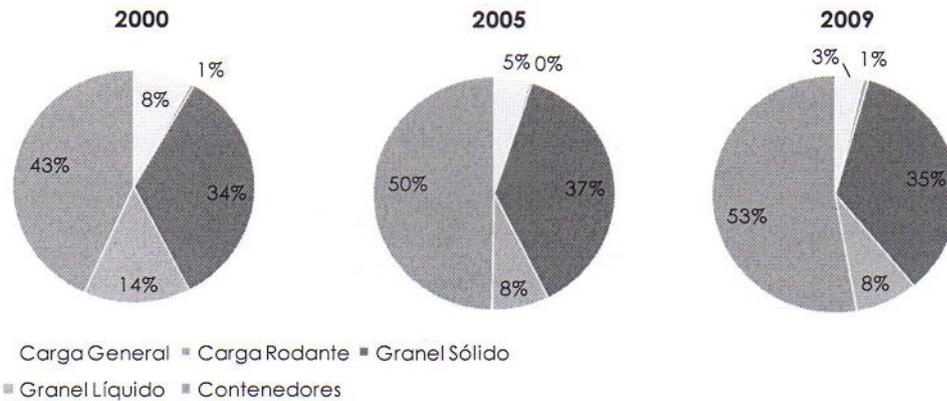


Fuente: APN, 2010

Entre los años 2000 al 2009, se observa una variación en cuanto a la participación por tipo de carga, la cual sigue poniendo énfasis en la contenerización. En el año 2009, la carga movilizada en el TP Callao estuvo compuesto por: 52,8% de carga contenedorizada, 34,7% granel sólido, 8,2% granel líquido, 3,6% carga general y 0,7% carga rodante.



Fig. 2.5.3. Variación en la composición de la carga en el TP Callao, 2000 - 2009



Fuente: ENAPU, 2010

El TP Callao también es el principal puerto de la Costa Oeste de América del Sur en movimiento de contenedores y en lo referente a lo que ocurre en el Pacífico Sur, el TP Callao, es el puerto con mayores tasas de transbordo, realizado a nivel país, hasta un 20% del movimiento, a puertos del norte y sur del Perú. También es el que recibe el mayor número de servicios marítimos de la costa con una presencia de hasta el 71% de servicios directos.

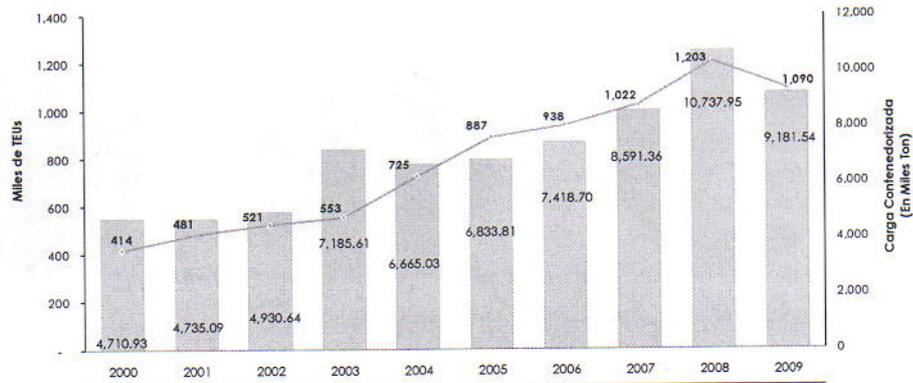
El movimiento de contenedores operados en el Perú fue 1 220 000 TEUs en el año 2009, menor al 2008 en el cual fue 1 385 000 TEUs, debido a la crisis internacional. El TP Callao representa aproximadamente el 89% de los TEUs operados en el Perú. Del resto de puertos del Perú, sólo el de Paita tuvo un movimiento de contenedores relevante, ya que Salaverry, Chimbote e Ilo no llegaron al 1% de TEUs movilizados.

El TP Callao ha experimentado un crecimiento medio anual de movimiento de contenedores, en el periodo 2002-2008, de un 9% anual, registrando su mayor crecimiento en el año 2008, ascendente a un 15%. Es así que desde el año 2000, el TP Callao ha duplicado el número de TEUs movilizados, alcanzando su máximo valor en el año 2008 (10,74 millones de toneladas, 1,2 millones de TEUs).

Cabe señalar que como consecuencia de la caída del comercio exterior debido a la crisis internacional durante el año 2009, este puerto movilizó 1 089 838 TEUs, un 9,4% menos que el año anterior (1 203 315 TEUs).



Fig. 2.5.4. Evolución carga contenedorizada en el TP Callao TEUs vs Ton. 2000 - 2009

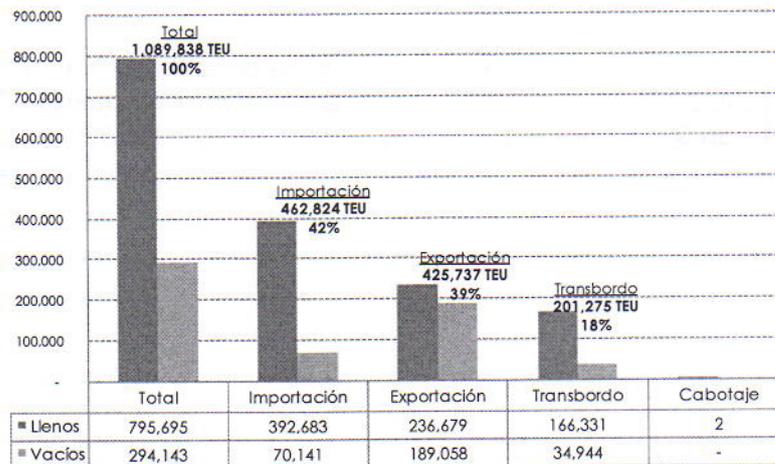


Fuente: ENAPU, 2010

En relación a las operaciones, durante el año 2009:

- La importación de carga contenedorizada movilizó alrededor de 463 mil TEUs (42%), compuesto por el 85% (393 mil) de TEUs llenos y el 15% (70 mil) TEUs vacíos.
- La exportación de carga en contenedor registró un movimiento de 426 mil TEUs (39%), dividido en 56% TEUs llenos (237mil) y 44% TEUs vacíos (189 mil).
- El transbordo de contenedores representó el 18% del movimiento de carga contenedorizada (201 mil) y mostró una composición de 83% (166 mil) TEUs llenos y 17% (35 mil) TEUs vacíos. El movimiento de contenedores es básicamente nacional al puerto de Paita.
- Los contenedores vacíos representan un 27% total de contenedores.

Fig. 2.5.5. Movimiento de contenedores por tipo de operación en el TP Callao, 2009



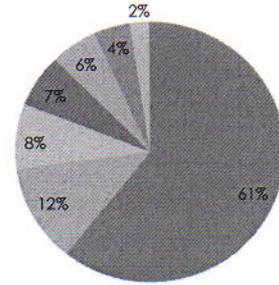
Fuente: ENAPU



En el año 2009 arribaron al TP Callao, 1 524 naves portacontenedores (61% del total de naves atendidas en este terminal portuario). Se estima que en cada escala las naves movieron 715 TEU.

Fig. 2.5.6. Distribución de naves atendidas en el TP Callao, 2009

Tipo de nave	Naves atendidas	Porcentaje
Portacontenedores	1,524	61%
Mercancía General	307	12%
Tanqueros	204	8%
Mineraleros	166	7%
Graneleros	141	6%
Ro-Ro	110	4%
Otros	57	2%



Fuente: APN, 2010

Del total de naves que arribaron al TP Callao, el 54% fueron atendidas en los muelles Nos. 2 y 5. De los 7 muelles que recibieron naves sólo el muelle No. 7 no atendió naves portacontenedores, ya que está especializado en recibir buques banqueros.

Fig. 2.5.7. Distribución de naves atendidas por Muelle en el TP Callao, 2009

Muelle	Naves Recibidas	%
Muelle 1	251	9,9%
Muelle 2	560	22,1%
Muelle 3	275	10,8%
Muelle 4	223	8,8%
Muelle 5	814	32,1%
Muelle 7	165	6,5%
Muelle 11	250	9,9%

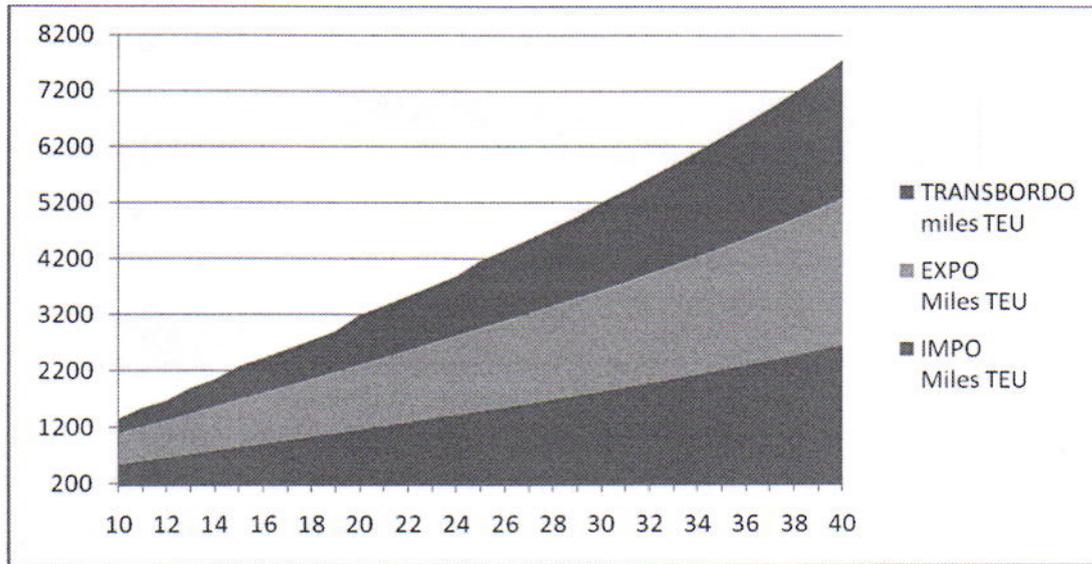
Fuente: APN, 2010

El crecimiento sólido del tráfico de carga en el TP Callao, está alineado al desarrollo de la economía peruana de los últimos años. El déficit aún existente de infraestructura en el país no ha mermado el volumen de las operaciones, lo que muestra la importancia del posicionamiento del puerto para convertirse en puerto líder en la zona.

La ubicación estratégica del TP Callao en el Pacífico Sur y el volumen y crecimiento del movimiento de contenedores en los últimos años, lo posiciona como un puerto atractivo para los operadores de terminales.

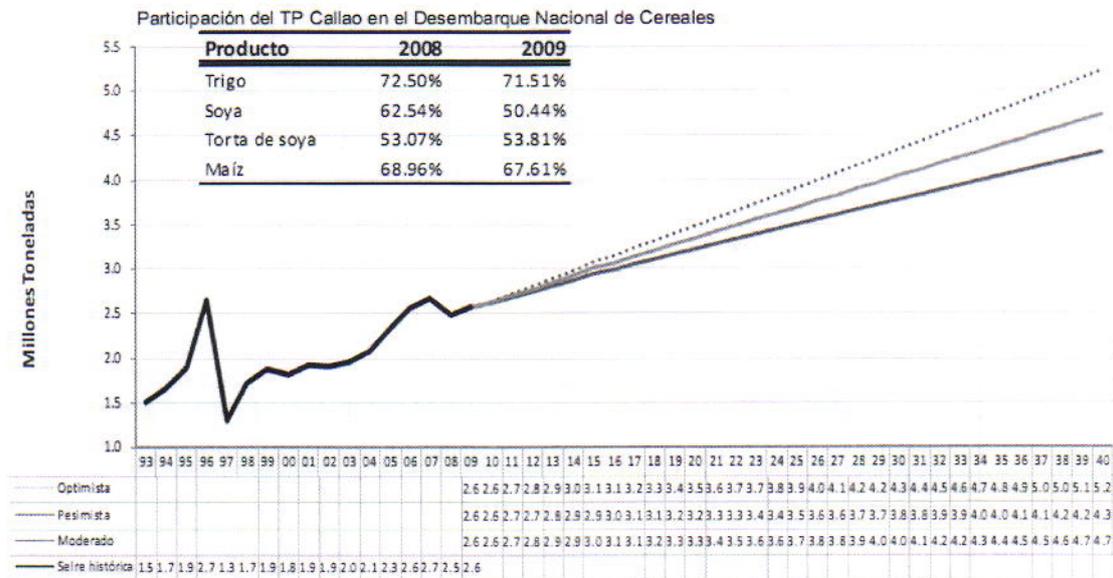


Fig. 2.5.8. Proyecciones de movimiento de contenedores en el TP Callao, Periodo 2010 al 2040 (Escenario moderado)



Fuente: Proyecto Referencial elaborado por APN – 2010.

Fig. 2.5.9. Proyecciones de cereales en el TP Callao, Periodo 2010 al 2040

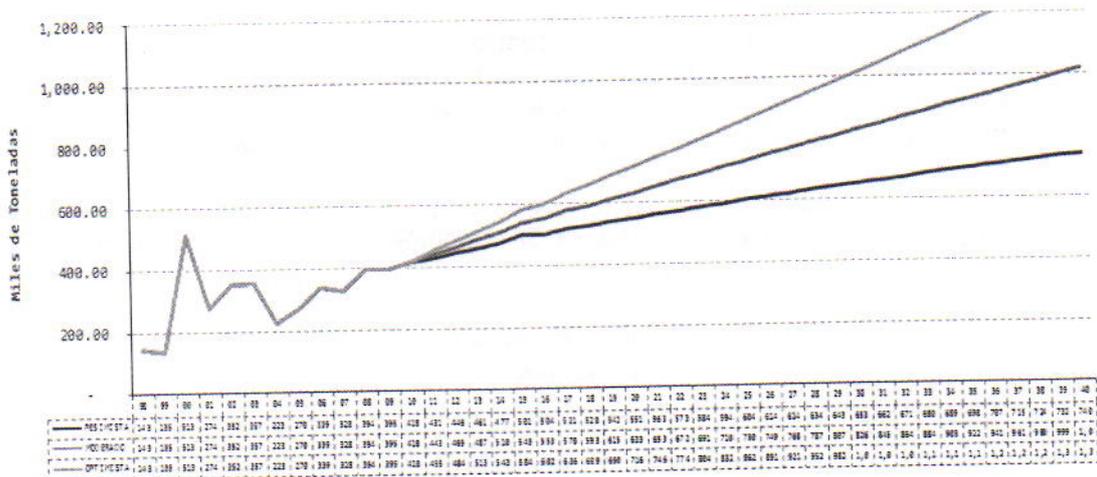


Fuente: Proyecto Referencial elaborado por APN – 2010.



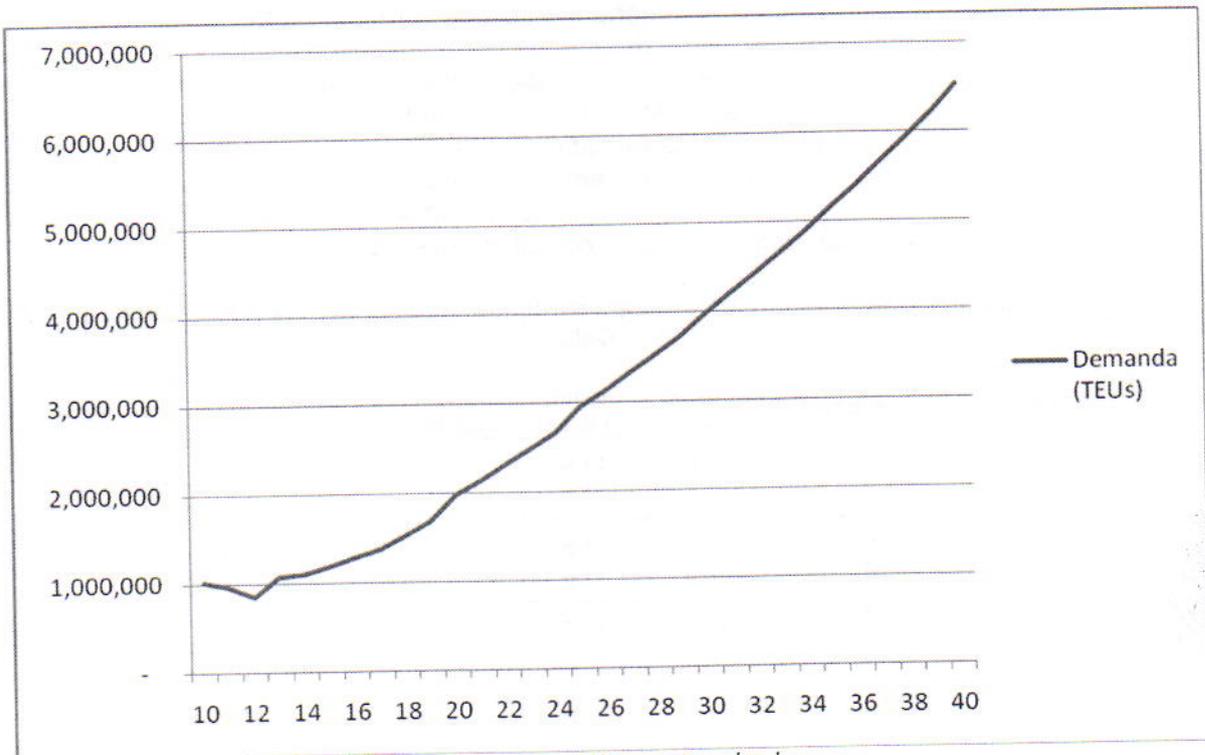
Fig. 2.5.10. Proyecciones de carga a granel líquida en el TP Callao, Periodo 2010 al 2040

Serie proyectada de granel líquido (sin contar lo movilizado por el muelle N° 7)



Fuente: Proyecto Referencial elaborado por APN - 2010.

Fig. 2.5.11. Proyecciones de movimiento de contenedores en el Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao, Periodo 2010 al 2040



Fuente: Proyecto Referencial elaborado por APN - 2010 escenario moderado.



Principales instalaciones del Terminal Norte Multipropósito

Las instalaciones del TP Callao administradas por ENAPU S.A. están compuestas por los denominados Muelles Centro N° 1, 2, 3 y 4 (ex Muelles N° 1, 2, 3 y 4), Muelle Norte (ex Muelle N° 5), así como del Muelle de granos (ex Muelle N° 11).

Los Muelles Centro N° 1 – 4 son cuatro muelles de tipo espigón que atienden carga general y contenedores. En los Amarraderos 1A y 1B se atienden también carga rodante. El Muelle Centro N° 4 también se utiliza para desembarcar derivados de petróleo para empresas privadas.

El Muelle Norte, alineado en diagonal, es para la atención de contenedores y carga general. En el Amarradero 5A también se atienden pasajeros y en el Amarradero 5C, minerales.

El Muelle de granos, instalación de importación de productos agrícolas a granel, ubicado en la zona sur adyacente al Nuevo Terminal de Contenedores Zona Sur del TP Callao.

Los amarraderos presentan un calado de 11,5 m, un área de almacén de contenedores de 201 802 m², y una línea de atraque de 2 954 metros, dos grúas pórtico de muelle, 2 grúas de patio, entre otros equipos de manipuleo y portacontenedores.

La capacidad actual de almacenamiento del Terminal Norte Multipropósito es limitada, no cuenta con áreas de almacenamiento suficiente para el movimiento de contenedores. Sin embargo, cabe señalar que se tiene proyectado incorporar mayor área de almacenamiento como por ejemplo, la correspondiente al denominado patio Guadalupe, de aproximadamente 6 ha. Asimismo, no cuenta con el equipamiento de patio necesario para el movimiento horizontal y vertical de la carga, sólo cuenta con dos grúas pórtico de muelle tipo panamax y equipos complementarios.

Tabla 2.5.1 Características principales de los muelles del Terminal Norte en el TP Callao

Muelle	Amarraderos	Longitud (m)	Calado (metros)	Capacidad anual Líneas de atraque	Tipo de Estructura
Centro 1	A	182.8	11,5	12,1 millones de Tn / año	tipo espigón con pilotes de concreto reforzado
	B	182.8	11,5		tipo espigón con pilotes de concreto reforzado
Centro 2	A	182.8	11,5		tipo espigón con pilotes de concreto reforzado
	B	182.8	11,5		tipo espigón con pilotes de concreto reforzado
Centro 3	A	182.8	11,5		tipo espigón con pilotes de concreto reforzado
	B	182.8	11,5		tipo espigón con pilotes de concreto reforzado
Centro 4	A	182.8	11,5		tipo espigón con pilotes de concreto reforzado
	B	182.8	11,5		tipo espigón con pilotes de concreto reforzado
Norte	A	390.0	11,5	7,4 millones de Tn / año	tipo espigón con pilotes de acero
	B	182.8	11,5		
	C	195.0	11,5		
	D	195.0	11,5		
De	A	262.8	11,5		tipo espigón concreto

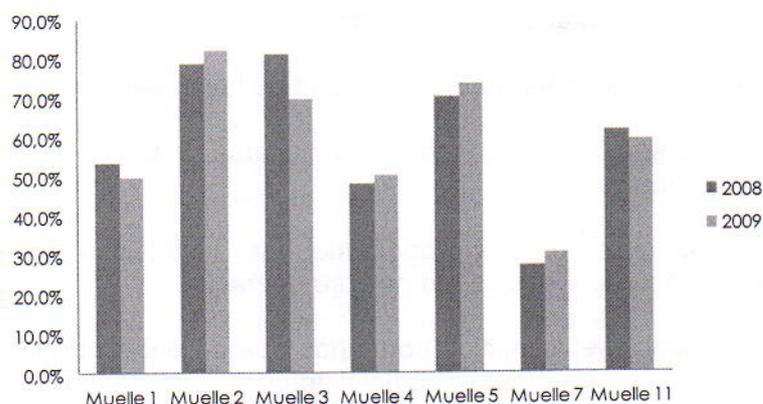
an de Promoción de la Inversión Privada – Modernización del Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao

Hidrocarburos	B	262.8	11,5		prensado y pilote
	A	152.3	11,5		tipo marginal con
De Granos	B	135.9	11,5	2,3 millones de Tn / año	pilotes de concreto reforzado
	C	133.8	11,5		

Fuente: Proyecto Referencial APN 2010

En el año 2009, las mayores tasas de ocupabilidad la tuvieron los Muelles Centro N° 2, 3 y 5, que son precisamente los tres muelles que más naves portacontenedores atienden, superando el 70%. La menor tasa de ocupabilidad la registró el Muelle de Hidrocarburos, que apenas llegó al 30%.

Fig. 2.5.12. Tasas de ocupabilidad de los Muelles del Terminal Norte



Fuente: APN, 2009

Situación laboral

En el Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao, al 31 de mayo de 2010, viene laborando con una fuerza laboral de 850 trabajadores, distribuidos de la siguiente manera:

Unidad Operativa	Total	Ejecutivos	Técnicos	Auxiliares
Total General	850	92	120	638
Oficina Principal	60	26	6	28
TP Callao	790	66	114	610

Fuente: ENAPU

Situación pensionaria

ENAPU cuenta con una elevada carga pensionaria del régimen pensionario de la Ley N° 20530, cuyo número de pensionistas a diciembre 2009, asciende a 1 694, considerando la Oficina Principal y el TP Callao.



3. OBJETIVOS DEL PLAN DE PROMOCIÓN

El Plan de Promoción está orientado a definir las principales características del proceso de concesión, en tal sentido, establece el diseño general del proceso, el objeto y plazo de la concesión, el esquema financiero, la modalidad bajo la cual se otorgará la concesión y el cronograma del concurso referencial correspondiente.

4. ESTRUCTURA Y OBJETO DE LA CONCESIÓN

El PNDP elaborado por la APN, establece una serie de lineamientos para la promoción de la inversión privada en las instalaciones portuarias de titularidad pública, donde destacan los siguientes:

- El Estado debe mantener la titularidad de la infraestructura.
- La participación privada debe convocarse a través de procesos públicos internacionales.
- Los administradores privados de las instalaciones/servicios portuarios deberán acreditar capacidad para su operación.
- Las instalaciones/servicios portuarios que se encuentren bajo administración del sector privado serán administrados y operados sobre una base no discriminatoria.
- La evaluación del contenido técnico de las propuestas en los procesos debe preceder a la evaluación económica.
- El incremento de la productividad: un objetivo prioritario del esquema de participación privada en el sector portuario, consiste en impulsar el nivel de productividad operativa de las instalaciones existentes o de aquellas que deberán construirse.
- Los proyectos en que participa el sector privado deben ser financiables.

De acuerdo a lo previsto en el PNDP, las bases y el contrato a suscribir con la empresa adjudicataria incorporarán un conjunto de variables e incentivos a la inversión privada dirigidos a obtener como resultado, entre otros, la reducción de costos, la agilidad en los procesos de atención a los usuarios, la mejora de la calidad y excelencia en los servicios, así como la sostenibilidad del sistema. Asimismo, establecerán condiciones para que como producto de la inversión se pueda incrementar la productividad actual del Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao.

El objeto del presente proceso de promoción de la inversión privada es seleccionar al inversionista privado, persona (s) jurídica (s) nacional (es) o extranjera (s) que, a través de la sociedad concesionaria que deberá constituir para tal fin, suscribirá el contrato de concesión del Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao así como el contrato de asociación en participación con ENAPU S.A. cuya celebración constituirá una obligación de la sociedad concesionaria.



El contrato de concesión consignará las condiciones y términos de acuerdo con los cuales la sociedad concesionaria ejecutará el proyecto de inversión que comprende el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao.

El diseño de la concesión considerará la implementación de estándares mínimos de servicios, de modo que el inversionista privado pueda ser evaluado teniendo en cuenta principalmente la calidad de los servicios prestados.

La referencia básica para la ejecución de las obras y provisión de equipos requerida, la constituye el Proyecto Referencial remitido por la APN, que será puesto a disposición de los postores en la sala de datos del concurso.

Los postores tendrán libertad para proponer las adecuaciones y actualizaciones tecnológicas que consideren convenientes, en tanto éstas cumplan con todas las especificaciones mínimas contenidas en el contrato de concesión.

El contrato de asociación en participación comprenderá disposiciones que regulen la relación entre las partes contratantes, sus respectivas obligaciones, los mecanismos de control aplicables, entre otros.

El desarrollo de la propuesta para la modernización del Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao, de conformidad con el Proyecto Referencial remitido por la APN, tendría un monto de inversión referencial (infraestructura y equipamiento) aproximado de US\$ 549 millones (incluido el IGV) y tendría la siguiente distribución general final, de infraestructura y equipamiento:



5. BENEFICIOS DE LA CONCESIÓN

Objetivos generales

- Incrementar la competitividad y eficiencia del Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao y por ende del país.
- Alcanzar y mantener la capacidad necesaria para atender la demanda portuaria creciente.
- Reducir los costos y sobrecostos portuarios, como consecuencia de la competencia entre administradores portuarios.
- Mejorar la calidad de los servicios prestados y optimizar la cadena logística.
- Optimizar el empleo en la zona de influencia.

Objetivos administrativos

- Modernizar la administración de los puertos.
- Introducir criterios de productividad y administración por resultados.

Objetivos financieros

- Reducir el gasto público.
- Atraer inversionistas con experiencia en la provisión de servicios portuarios similares a los esperados.
- Reducir los riesgos comerciales al sector público.
- Incrementar la participación del sector privado en la economía.

6. ESQUEMA FINANCIERO

El financiamiento será responsabilidad exclusiva de la sociedad concesionaria.

Las tarifas máximas serán establecidas en el contrato de concesión considerando niveles competitivos en relación con las tarifas de los principales puertos competidores, sin perjuicio de establecer los mecanismos que permitan una rentabilidad razonable al inversionista.

7. MODALIDAD Y DEL PROCEDIMIENTO DEL OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN

El Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao será entregado en administración al sector privado bajo la modalidad de concesión que comprenderá la suscripción de un contrato de asociación en participación con ENAPU S.A., en calidad de asociado, de conformidad con lo establecido en el numeral 10.3 del artículo 10 de la LSPN y el Decreto Supremo N° 146-2010-EF.

Modalidad

- Concurso de Proyectos Integrales (artículo 6°, inciso 2 del Decreto Supremo N° 059-96-PCM).
- Precalificación de postores.
- Factor de competencia: se establecerá en las bases.
- Concesión Autosostenible (artículo 4°, literal a) del Decreto Legislativo N° 1012 y artículo 14°, literal a) del Decreto Supremo N° 059-96-PCM)



Tipo de contrato

DFBOT (design, finance, build, operate and transfer), en el cual el Estado de la República del Perú representado por el MTC, a través de la APN, suscribe el Contrato de Concesión con la sociedad concesionaria.

La sociedad concesionaria tendrá a su cargo el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao.

Asimismo, constituirá obligación de la sociedad concesionaria suscribir, en calidad de Asociante, el Contrato de Asociación en Participación con ENAPU S.A., quien actuará en su calidad de asociado. Dicho contrato formará parte del contrato de concesión.

Supervisión de las obligaciones

Será efectuada por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público - OSITRAN.

La supervisión será continua durante toda la vigencia del contrato. Se evaluará el cumplimiento de los compromisos asumidos en atención a los parámetros de operación, de servicio, de inversión, entre otros previstos en contrato.

Plazo de los Contratos

El plazo del contrato de concesión deberá permitir que el inversionista privado recupere sus inversiones con un retorno aceptable dentro de la vigencia del mismo. De conformidad con lo dispuesto en la LSPN, dicho plazo no podrá ser mayor a 30 años.

En tal sentido y sobre la base de lo indicado en el párrafo precedente, el plazo de los contratos de concesión y asociación en participación será definido considerando las inversiones involucradas y las recomendaciones del consultor externo.

Garantías

Se considerarán al menos:

- Garantía de vigencia y seriedad de la oferta.
- Garantía de fiel cumplimiento de contrato.
- Contrato de estabilidad jurídica.

8. DISEÑO GENERAL DEL PROCESO DE PROMOCIÓN

Con la finalidad de seleccionar a la persona jurídica con la cual el Estado de la República del Perú suscribirá el contrato de concesión del Terminal Norte Multipropósito en el TP Callao y a la vez el contrato de asociación en participación con ENAPU S.A., PROINVERSIÓN llevará a cabo un Concurso Público Internacional.



Actividades a ejecutar:

Sobre la base del Proyecto Referencial formulado por la APN, las actividades que se deberán realizar en coordinación con dicha entidad para la implementación del proceso de promoción son las siguientes:

1. Identificación del mercado potencial de inversionistas.
2. Convocatoria al Concurso de Proyectos integrales.
3. Definición de los criterios de precalificación y factor de competencia que serán incorporados en las Bases del Concurso.
4. Definición de los parámetros técnicos mínimos (obras y servicios) a incluir en el contrato.
5. Elaboración del primer proyecto de Contrato.
6. Seguimiento a los inversionistas potenciales y actividades de promoción.
7. Perfeccionamiento de la documentación del concurso.
8. Definición de niveles tarifarios, de servicio y de productividad.
9. Precalificación de postores.
10. Emisión de las diferentes versiones del contrato.
11. Análisis de riesgos.
12. Evaluación de propuestas.
13. Otorgamiento de la Buena Pro.
14. Suscripción del contrato.

Cabe indicar que en el desarrollo del proceso, se requiere de la participación de otras instituciones entre las cuales se puede mencionar al MTC, OSITRAN, MEF, entre otros, conforme a las competencias de dichas instituciones detalladas en la normativa vigente.

9. CRONOGRAMA DEL PROCESO

El cronograma de las actividades para culminar el proceso será establecido en las Bases; sin perjuicio de ello, a manera referencial, se presentan los plazos de las principales actividades:

<u>ACTIVIDAD</u>	<u>PLAZO PROBABLE</u>
Publicación del Acuerdo de Consejo Directivo de PROINVERSIÓN que aprueba el Plan de Promoción.	Día 1
Convocatoria del Concurso y Difusión de Bases	Hasta el Día 7



Presentación del Sobre 1 de los interesados (documentos de precalificación).	Será un proceso continuo hasta aproximadamente 15 días hábiles antes de la entrega de la versión final del Contrato aprobado por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN.
Entrega del contrato final aprobado por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN	Se distribuirá a los postores, luego de la aprobación por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN.
Presentación de la propuestas técnica y económica (Sobres 2 y 3) y apertura del Sobre N° 2	Hasta 2 días posteriores a la recepción del Informe Previo de la Contraloría General de la República sin observaciones.
Apertura de Sobre N° 3 y otorgamiento de la Buena Pro	Hasta 2 días posteriores al evento anterior



De acuerdo a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 059-96-PCM y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 060-96-PCM, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria - PRO PUERTOS tiene entre otras, las facultad de modificar el cronograma, en función al desarrollo del proceso de promoción de la inversión privada, salvo en el caso de la modificación de las fechas previstas para presentación de propuestas, en cuyo caso se requerirá la aprobación del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN.

Lima, 14 de julio de 2010

