



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

CONCURSO DE PROYECTOS INTEGRALES PARA LA CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

CIRCULAR Nº 20

De conformidad con lo establecido en el Numeral 3.1.3 de las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario de Paita, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos, comunica a los interesados lo siguiente:

A. RESPUESTAS COMPLEMENTARIAS A LA ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS REALIZADA MEDIANTE LA CIRCULAR Nº 16:

Consulta Nº 20:

Sugerimos que prontamente se fije el porcentaje al que ascenderá la garantía de ejecución de inversiones adicionales.

Respuesta:

Se elimina toda referencia a la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales. Asimismo, se elimina el Formulario 2 del Anexo 2 de las Bases.

Las condiciones a las que se sujeta la Inversión Adicional se regularán en el Contrato de Concesión.

Consulta Nº 31:

En el numeral 1.1. de las Bases, se señalan las características que debe tener la construcción del muelle marginal. Solicitamos aclarar si es posible proponer otras alternativas al diseño de muelle adicional en base a obtener similares o mejores rendimientos a los solicitados.

Respuesta:

Sí es posible proponer otras alternativas al diseño del muelle de contenedores, siempre que se cumplan con los requerimientos mínimos para las Obras y los Niveles de Servicio y Productividad, establecidos en las Bases. La alternativa de diseño debe desarrollarse en el área de concesión considerando las reservas de áreas acuáticas necesarias para desarrollar nuevas facilidades portuarias para el tráfico de contenedores.

Se modifica el término de la definición 1.2.55 "Muelle Marginal de Contenedores" por la de "Muelle de Contenedores". Por lo tanto, en las Bases, se elimina la palabra "marginal" cuando se hace referencia al nuevo muelle de contenedores. Asimismo, donde se haga referencia en las Bases al muelle existente, deberá reemplazarse por "Muelle Espigón Existente".

Consulta Nº 36:

En el numeral 1.1. de las Bases, se establece que para la ejecución de las obras e implementación de equipamiento portuario de esta concesión, se definirán parámetros y rendimientos mínimos que deben cumplirse.

- Se solicita se proporcione la información respecto a los índices de rendimiento operacional mínimos que deben cumplirse en todo momento a una cierta demanda proyectada para el puerto por sitio de atraque.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

Respuesta:

Los Niveles de Servicio y Productividad se encuentran en el Apéndice 2 del Anexo 8 que se adjunta.

Consulta N° 39:

En el numeral 1.2.43. de las Bases se establece la definición de Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales, cuyo modelo se adjunta como Formulario N° 2 del Anexo N° 5 de las Bases.

Solicitamos se señale la fecha en la que se publicará el monto de la carta de crédito stand-by o la finanza bancaria?

Respuesta:

Remitirse a la respuesta de la Consulta N° 20.

Consulta N° 40:

En el numeral 1.2.48 de las Bases, se define el término Inversión Adicional., señalando que el monto base y las condiciones que deberá considerar el postor para su oferta será comunicada mediante Circular.

Solicitamos indicar la fecha en la que se definirá el monto base así como las condiciones de la Inversión Adicional?

Respuesta:

Remitirse a la Circular N° 17 (Factor de Competencia). Asimismo, remitirse al Apéndice 1 del Anexo 9 que se adjunta.

Consulta N° 53:

En el numeral 7.1. de las Bases se establece la relación de documentos que deberán ser presentados por el Postor como parte del sobre 2, siendo uno de ellos el Documento N° 4, referido a la Propuesta de Diseño y Construcción, debiendo contener tal documento por lo menos la información contemplada en los Apéndices 1 y 2.

Solicitamos se confirme si en la Sala de Datos de Proinversión se cuenta con la información respecto a los máximos niveles de Servicio y Productividad alcanzados por ENAPU en los últimos 12 meses previos a la Fecha de Cierre y que deberá cumplir como mínimo el Concesionario.

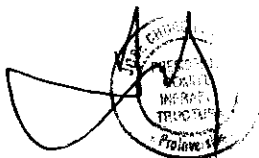
Respuesta:

Remitirse a la respuesta a la Consulta N° 36.

Consulta N° 56:

En el numeral 7.2.1. de las Bases se establece como parte de los documentos que debe contener el sobre 3, el modelo de oferta económica, mediante el cual se establece que el Postor Precalificado deberá consignar el monto de la Inversión adicional a valor presente.

Solicitamos indicar la tasa de descuento para el Valor Presente de la Inversión Adicional.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

Respuesta:

Remitirse a la Circular N° 17. Adicionalmente, remitirse a la respuesta de la Consulta N° 20 y al Apéndice 1 del Anexo 9 que se adjunta.

Consulta N° 62:

En el numeral 10.2.4 se señala que el listado de los bienes muebles e inmuebles que serán entregados en la Toma de Posesión, será brindada a la Fecha de Cierre. Solicitamos se sirva precisar si este listado estará disponible con anterioridad en la Sala de Datos.

Respuesta:

Se precisa que el listado de bienes al que se refiere el Numeral 10.2.4 comprende: i) bienes inmuebles y ii) equipamiento portuario.

Consulta N° 63:

En el numeral 10.5 se establece la obligación de que el Concesionario emita una Garantía de Ejecución de Obligaciones Adicionales, la cual deberá estar vigente hasta la aprobación de las Obras correspondientes a la Inversión Adicional.

Solicitamos aclarar a favor de quién debe emitirse la Garantía, así como bajo qué supuestos y en qué oportunidad se ejecutará la misma.

Respuesta:

Remitirse a la respuesta de la Consulta N° 20.

Consulta N° 68:

En relación con el proyecto "Reforzamiento del muelle del T.P. de Paita" Expediente Técnico Grúa HMK 280 E, realizado por Consorcio Jack López Ingenieros y Cárdenas y Bautista de agosto de 1992.

- Solicitamos se indique si fue realizado el reforzamiento del muelle

Respuesta:

De acuerdo a lo informado por ENAPU S.A., dicho proyecto no se plasmó en obra. Adicionalmente, remitirse a la Modificación 2 de la Sección B de la presente Circular.

- Asimismo, solicitamos se indique si existe algún informe al cual podamos tener acceso y que valide el reforzamiento.

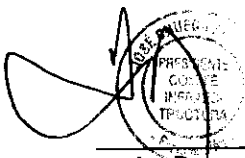
Respuesta:

No existe ningún informe que valide el reforzamiento.

Consulta N° 69:

En relación con el proyecto "Rehabilitación muelle del Terminal de Paita" realizado Lainez Losada S.A. – OIST S.A. Ingenieros consultores del año 1992.

- Solicitamos se indique si fue realizada la rehabilitación.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

Respuesta:

De acuerdo a lo informado por ENAPU S.A., fue ejecutado entre 1995 y 1997. Adicionalmente, remitirse a la Modificación 2 de la Sección B de la presente Circular.

- Asimismo, solicitamos se indique si existe algún informe al cual podamos tener acceso y que valide el reforzamiento.

Respuesta:

No existe ningún informe.

Consulta N° 71:

Solicitamos se proporcione información sobre cada una de las zonas de los pavimentos: Memoria de Cálculo y Mecánica de suelos. Asimismo, solicitamos información sobre el muelle original: Memoria de Cálculo, Planos de tablero, pilotes, etc, Registros de hinca y Mecánica de suelos.

Respuesta:

La información relacionada con el Terminal Portuario de Paita es la que se encuentra disponible en la Sala de Datos. Adicionalmente, de lo informado por ENAPU S.A., el muelle de Paita fue construido entre 1965 y 1967, por la Dirección General de Administración Portuaria dependiente del Ministerio de Hacienda y Comercio, por lo que de la construcción del muelle original sólo dispone dicha entidad, algunos de los planos de la obra mencionada; y con relación a las zonas de almacenamiento sólo cuenta con los planos de construcción. Remitirse a la Modificación 2 de la Sección B de la presente Circular.

Consulta N° 80:

En relación con el Documento N° 4: Propuesta de Diseño y Construcción, las Bases establecen que el Postor debe presentar una propuesta para el diseño y construcción del terminal portuario de Paita, la cual debe contener, por lo menos la información y requisitos mínimos indicados en los Apéndices 1 y 2 del Anexo 11.

Los referidos Apéndices (en particular el Apéndice 2) contienen información respecto a la solución técnica específica que deberá ejecutar el Concesionario, sin dar la posibilidad a que los Postores presenten una solución técnica alternativa. Consideramos que es necesario dar a los Postores la flexibilidad de plantear la solución técnica que estimen más conveniente y que resulte más eficiente para el propósito de la Concesión.

En tal sentido, sugerimos modificar los términos de los mencionados Apéndices de manera tal que éstos contengan exigencias únicamente de los niveles de calidad y de servicio que deberán ser cumplidos por el Concesionario.

En consecuencia, planteamos como alternativa que se otorgue total flexibilidad a los Postores para que cada uno de ellos proponga la solución técnica que estime más conveniente a efectos de cumplir con las exigencias de calidad y de servicio que el Concesionario deberá alcanzar durante la vigencia de la Concesión.

En caso no recoger nuestra sugerencia, solicitamos considerar la posibilidad que los postores puedan efectuar una propuesta técnica y económicamente alternativa, siempre que resulte funcionalmente equivalente a la prevista en las Bases.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

Respuesta:

Remitirse a la respuesta de la Consulta N° 31.

Consulta N° 81:

En relación con el contenido de la propuesta económica, tenemos los siguientes comentarios y sugerencias:

Las Bases señalan que la Oferta Económica consiste en el monto de la Inversión Adicional (IA) a las obras mínimas establecidas en el Anexo 11 que deberá realizar el Concesionario.

Al respecto, consideramos que dicho factor de competencia lejos de favorecer a la eficiencia portuaria constituye un incentivo a la sobre inversión que pone en riesgo la posibilidad de alcanzar los niveles de servicio esperados utilizando nuevas tecnologías y soluciones más eficientes que permitirán lograr los objetivos deseados con una menor inversión. La inversión adicional como factor de competencia castiga en definitiva a aquél que es más eficiente.

Frente a esta posibilidad consideramos que existen alternativas que permitirían alcanzar el resultado esperado sin necesidad de sacrificar eficiencia. Por un lado, sugerimos que el factor de competencia esté referido a la tarifa y/o a niveles de servicio, permitiendo al Concesionario la posibilidad de realizar inversiones tanto en la terminal como en otras obras relacionadas a la operación portuaria (por ejemplo, vías de acceso). Ello permitiría realizar el nivel de inversiones requerido, dar un uso eficiente a tales inversiones y aportar obras que no sólo beneficiarán a la operación portuaria sino también a la comunidad de Paita.

Respuesta:

Remitirse a la Circular N° 17.

Consulta N° 82:

De acuerdo a la modificación incorporada por la Circular N° 6, la mejor propuesta económica estará determinada por el mayor monto de Inversión Adicional en valor presente. Al respecto solicitamos precisar lo siguiente:

- ¿Cuál es la tasa de actualización que se deberá tomar en consideración para la determinación del valor presente de la Inversión Adicional?
- ¿Con cuántos decimales deberá presentarse y calcularse la Inversión Adicional?
- ¿A qué fecha debe presentarse el valor actualizado de la Inversión Adicional?

Respuesta:

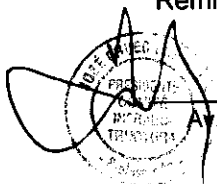
Remitirse a la Circular N° 17. Adicionalmente, remitirse a la respuesta de la Consulta N° 20 y al Apéndice 1 del Anexo 9 que se adjunta.

Consulta N° 83:

El numeral 9.1.5 regula el supuesto en el que se presente un empate de propuestas económicas. Al respecto solicitamos precisar, ¿cómo se determinará la existencia de un empate? ¿Se tomará en cuenta la diferencia en decimales?

Respuesta:

Remitirse a la Circular N° 17.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

Consulta N° 84:

De acuerdo con los términos del numeral 10.4, la garantía de fiel cumplimiento del contrato debe otorgarse hasta por dos años posteriores al vencimiento del Contrato de Concesión. Al respecto consideramos que una vez vencido y liquidado el Contrato de Concesión no existe justificación alguna para que el Concesionario mantenga vigente una garantía destinada a respaldar obligaciones que ya se extinguieron. En tal sentido, solicitamos que se modifique el numeral a efectos de dejar en claro que una vez producida la caducidad de la Concesión, se procederá a devolver al Concesionario la garantía de fiel cumplimiento del contrato.

Respuesta:

Se modifica lo dispuesto en el Numeral 10.4 de acuerdo a lo siguiente:

10.4 De la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión

El monto de esta Garantía será un porcentaje del Presupuesto Referencial de Inversiones, de acuerdo a lo siguiente:

- Desde la Fecha de Cierre, hasta la aprobación de las Obras mínimas, de acuerdo a lo establecido en el Contrato: 20%.
- Desde el término del plazo antes mencionado **hasta doce (12) meses** posteriores a la **Caducidad de la Concesión**: 10%.

Dicha garantía tendrá como objeto garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales, incluidas las de Construcción, Explotación y Conservación de las Obras Mínimas, **del Equipamiento Portuario y de las Obras de la IA**, así como las penalidades establecidas en el Contrato de Concesión.

Consulta N° 85:

En relación con la garantía de ejecución de la Inversión Adicional, se señala que dicha garantía tendrá por objeto garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales vinculadas con la referida inversión. Al respecto solicitamos precisar que las obligaciones a las que se hacen referencia son aquellas vinculadas a la ejecución de las obras correspondientes y no a su operación y mantenimiento.

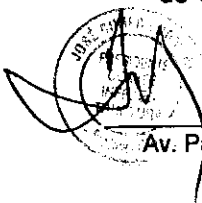
Respuesta:

Remitirse a la respuesta de la Consulta N° 20

Consulta N° 89:

En el numeral 2, referido al Muelle Existente Multipropósito, se señala que los niveles de servicio y productividad no podrán ser inferiores a los máximos niveles alcanzados por ENAPU, bajo administración pública, en los últimos 12 meses previos a la Fecha de Cierre. Al respecto tenemos los siguientes comentarios:

- Entendemos que se está haciendo referencia a los niveles de servicio alcanzados por ENAPU exclusivamente en la Terminal de Paíta. Al respecto solicitamos que se confirme tal interpretación considerando que ENAPU administra terminales portuarios a nivel nacional.
- En caso de ser correcta nuestra interpretación, solicitamos se informe cuáles son los niveles de servicio que han sido alcanzados por ENAPU en los últimos 12 meses en la terminal del





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

puerto de Paita. De lo contrario, solicitamos se informe cuáles son los niveles de servicio mínimo a los que hace referencia el numeral 2.

Respuesta:

Remitirse a la respuesta a la Consulta N° 36

Consulta N° 90:

Precisión al 40% de movimiento de TEUs no correspondiente al Socio Estratégico

- La Circular No. 9 modificó el numeral 5.2.2 de las Bases estableciendo lo siguiente:

"A fin de acreditar la capacidad técnico-operativa del Postor éste deberá cumplir conjuntamente con los dos requisitos establecidos a continuación y de acuerdo a las siguientes disposiciones:

- a) El Postor deberá acreditar en uno o más terminales portuarios, experiencia en el movimiento de por lo menos un millón doscientos mil (1 200 000) TEUs anuales, de acuerdo a lo siguiente:

(...)

- En caso que el Postor sea un Consorcio podrá acreditar este requisito, sumando la experiencia directa en movimiento de TEUs de hasta dos de sus integrantes, siempre que por lo menos el 60% de la experiencia exigida antes referida corresponda al Socio Estratégico o a sus Empresas Vinculadas. Dicho porcentaje deberá acreditarse a través de uno o más Administradores Portuarios cuyo Control Efectivo corresponda al Socio Estratégico o a través de la suma de la experiencia de las Empresas Vinculadas a este, pudiendo incluir los movimientos por transbordo".
- Por favor confirmar que el 40% de movimiento de TEUs que no corresponde al Socio Estratégico puede ser acreditado con movimientos realizados por una Agencia Marítima que se dedique, por ejemplo, a operaciones de estiba y desestiba, transporte de carga y/o servicios logísticos integrados.

Solicitamos, además, precisar los documentos que ustedes pueden considerar suficientes para acreditar el cumplimiento de este requisito.

Respuesta:

El 40% de movimiento de TEUs que no corresponde al Socio Estratégico solo podrá ser acreditado con operaciones de estiba y desestiba.

Se modifica el punto 3 del Literal a del Numeral 5.2.2 de las Bases, de acuerdo a lo siguiente:

"En caso que el Postor sea un Consorcio podrá acreditar este requisito, sumando la experiencia directa en movimiento de TEUs de hasta dos de sus integrantes, siempre que por lo menos el 60% de la experiencia exigida antes referida corresponda al Socio Estratégico o a sus Empresas Vinculadas. Dicho porcentaje deberá acreditarse a través de uno o más Administradores Portuarios cuyo Control Efectivo corresponda al Socio Estratégico o a través de la suma de la experiencia de las Empresas Vinculadas a este, pudiendo incluir los movimientos por Transbordo. **De ser el caso, el movimiento de TEUs que no corresponda al Socio Estratégico, se acreditará únicamente a través de operaciones de estiba y desestiba."**

Consulta N° 92:

En el Anexo 9, apéndice 2 del Contrato de Concesión Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario de Paita se hace mención que las Obras de Inversión Adicional (IA) comprenden:



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

- o Inversión Adicional Obligatoria (IAO)
- o Inversión Adicional Complementaria

En el caso de la Inversión Adicional Obligatoria, se ha establecido que el monto de dicha inversión debe ser no menor de \$13.7 MM (sin incluir IGV). Debido que esta definición no se encuentra contemplada en las bases del presente concurso les agradeceremos que nos aclaren esta situación, ya que en las bases no está definido el término "Inversión Adicional Obligatoria" (página 13 de las bases), ni tampoco está contemplado en el anexo 11. Por tanto, deberíamos considerar que es un error del contrato que deberá ser corregido.

Respuesta:

Remitirse a lo dispuesto en la Circular N° 17 y en el Apéndice 1 del Anexo 9 que se adjunta.

Consulta N° 97:

El Anexo 11 del contrato regula los niveles de servicio y productividad que deberán alcanzarse después de concluida la obra; no obstante, no se define si es que durante la etapa de ejecución de obras se deberá cumplir con algún nivel de servicios.

Solicitamos precisar este punto, teniendo en consideración a estos efectos que es recomendable sugerir un periodo de puesta en marcha en el que no sean exigibles los niveles de servicios.

Cabe señalar que un periodo de puesta en marcha en el que no son exigibles los niveles de servicios sigue la tendencia de recientes contratos de concesión promovidos por PROINVERSION: Muelle Sur, Taboada, Huascacocha, etc.

Respuesta:

Remitirse a la respuesta a la Consulta N° 36

Consulta N° 105:

Suponiendo que el factor de competencia se mantiene como está previsto actualmente (mayor Inversión Adicional), solicitamos precisar lo siguiente:

- ¿El desempate involucraría una evaluación técnica sobre la mayor inversión ofrecida?
- En el escenario anterior, ¿Cuáles serían las reglas de evaluación?

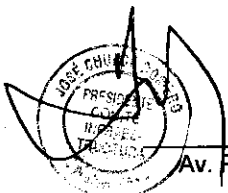
Respuesta

Remitirse a la Circular N° 17

Consulta N° 108:

Numeral 10.5 y Anexo no. 2

Se debe aclarar la incongruencia respecto a la vigencia de la Garantía de Ejecución de Inversiones Adicionales (IA). Las Bases indican que estará vigente hasta que se aprueben la Obras correspondientes a la IA, mientras que el formato de garantía indica que la misma garantizará la explotación y la conservación. En nuestra opinión debe primar lo primero, ya que la garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión cubre la explotación y conservación de la infraestructura.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

Respuesta

Remitirse a la respuesta de la Consulta N° 20.

Consulta N° 113:

Anexo No. 11 Apéndice 2

Deben precisarse en forma explícita los Niveles de Servicio y Productividad aplicables al Muelle Existente Multipropósito. La mera referencia a que estos niveles no podrán ser inferiores a los máximos alcanzados por ENAPU en los últimos doce meses no resulta suficiente.

Respuesta

Remitirse a la respuesta a la Consulta N° 36.

Consulta N° 114:

Las Bases establecen que cada Postor deberá presentar como parte del Sobre N° 1 una Declaración Jurada indicando el porcentaje de participación en el Postor que corresponda a cada uno de sus accionistas o socios. Asimismo, en el caso de Consorcios, se deberá presentar dicha información también respecto de cada uno de sus integrantes.

Entendemos que es importante para el Concurso conocer a los accionistas de los Postores a efectos de evitar una probable duplicidad en las propuestas. Sin embargo, no encontramos la necesidad de conocer el porcentaje que maneja cada uno de estos accionistas.

Lo anterior, tiene especial importancia en la medida que nuestra empresa tiene por política no divulgar el porcentaje de participación que tiene cada uno de sus accionistas. Lamentablemente, no estamos en condiciones de realizar una excepción para el presente concurso.

En tal sentido, solicitamos precisar que los Postores estarán obligados a revelar a sus accionistas o socios, sin incluir el porcentaje que ostentan cada uno de ellos.

Respuesta

Se modifica el tercer guión del Numeral 5.2.1. de las Bases, de acuerdo al siguiente texto:

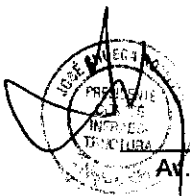
"Una Declaración Jurada, conforme al modelo que aparece como Formulario N° 3 del Anexo N° 4, firmada por el Representante Legal del Postor, **indicando la participación** en el Postor que corresponda a cada uno de sus accionistas o socios. En el caso de Consorcios, también se requerirá dicha información respecto de cada uno de sus integrantes, según corresponda, siguiendo el modelo del formulario anterior con la firma del representante legal de cada empresa."

Asimismo, se modifica el Formulario 3 del Anexo 4 que queda de acuerdo al modelo que se adjunta.

B. OTRAS MODIFICACIONES A LAS BASES:

Modificación 1:

Se modifica el tercer párrafo del Numeral 1.1, de acuerdo a lo siguiente:





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

"La modernización y desarrollo del Terminal Portuario de Paita materia del presente Concurso tendrá las siguientes características referenciales básicas, de acuerdo a las presentes Bases y el Contrato de Concesión:

1. Construcción del Muelle de Contenedores, **de acuerdo a lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 8 de las Bases.**
2. Operación y Mantenimiento del Terminal Portuario de Paita."

Modificación 2:

Se modifica el cuarto punto del Numeral I del Apéndice 1 del Anexo 8: Especificaciones para el contenido de la Propuesta Técnica, de acuerdo a lo siguiente:

- Plan de dragado del área de muelles, etapas de implementación. Dragado necesario para la construcción del muelle de contenedores, su área de respaldo y, **de ser el caso**, para la futura ampliación del muelle espigón existente. Control del impacto ambiental.

Modificación 3:

Se adjunta el Apéndice 2 del Anexo N° 9: Índice Tarifario Estándar.

Modificación 4:

Se incorpora en la Relación de documentos de la Sala de Datos (Apéndice N° 2 del Anexo N° 11), el siguiente documento:

"2.D Memorandum N° 104-2008 ENAPU S.A./GIM/FRV de fecha 27 de octubre de 2008 de la Gerencia de Ingeniería y Mantenimiento de ENAPU S.A."

Sin perjuicio de la incorporación en la Sala de Datos, el Documento antes referido, se adjunta a la presente Circular.

Modificación 5:

Se adjunta la estructura del Anexo N° 13: Tarifas Máximas.

Lima, 19 de noviembre de 2008

José Chueca Romero
Presidente

Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de
Infraestructura y de Servicios Públicos



TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO
Av. Contralmirante Raygada 111
Apartado Postal 255
Teléfonos: 429-9210 429-9310
Pág. Web: www.enapu.com.pe

MEMORANDUM N° 104-2008 ENAPU S.A./GIM/FRV

E-29986

Callao, 27 de Octubre del 2008

DEL : Supervisor de Infraestructura
AL : Gerente de Ingeniería y Mantenimiento
ASUNTO : **Proceso de Concesión Terminal Portuario Paita
Información Técnica solicitada por Proinversión**
REF. : Oficio N° 223-2008/CPI-PUE/PROINVERSION del 16.10.08

Mediante documento de la referencia, el Jefe de Proyectos en Puertos de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión), solicita diversa información técnica relacionada con el Terminal Portuario de Paita, con la finalidad de incorporarla a su Sala de Datos para que esté a disposición de los interesados durante el respectivo Proceso de Concesión.

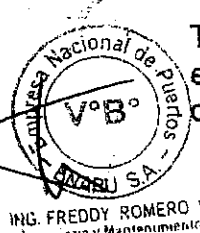
La documentación mencionada se refiere a los siguientes proyectos:

- 1°).- Construcción Muelle Original
Dibujos, Cálculo de Diseño, Memoria de Cálculo, Planos del Tablero, Pilotes, Registros de Hinca, Mecánica de Suelos.
- 2°).- Reparaciones Recientes
Pilotes (Años 2003 y 2005) y Losa (Año 2004)
- 3°).- Reforzamiento del Muelle para Grúas Autopropulsadas
Proyecto desarrollado por Jack López-Cárdenas Bautista (Año 1992)
- 4°).- Rehabilitación del Muelle
Proyecto desarrollado por Lainez Losada-OIST (Año 1992)
- 5°).- Estudio de Movimiento de Barco
Confirmar existencia de Estudio
- 6°).- Zonas de los Pavimentos
Estudios, Memoria de Cálculo y Mecánica de Suelos

En principio resulta necesario manifestarle que el Muelle de Paita fue construido entre 1965 y 1967, por la Dirección General de Administración Portuaria dependiente del Ministerio de Hacienda y Comercio, por lo que de la Construcción del Muelle Original solo se dispone de algunos de los planos de la obra mencionada.

Por otro lado no ha habido reparaciones recientes de los pilotes y de la losa del muelle, que modifiquen ó hayan modificado la estructura original de dicha estructura, pues el proyecto de reforzamiento desarrollado por el Consorcio Jack López-Cárdenas Bautista, no se plasmó en obra, en tanto que el proyecto de reahabilitación desarrollado por el Consorcio Lainez Losada-OIST fue ejecutado entre 1995 y 1997.

Tampoco existe ningún Estudio que respalde la orientación de naves ó muelles, en tanto que para las Zonas de Almacenamiento solo se cuenta con los planos de construcción.





TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO
Av. Contraalmirante Raygada 111
Apartado Postal 255
Teléfonos: 429-9210 429-9310
Pág. Web: www.enapu.com.pe

MEMORANDUM N° 104-2008 ENAPU S.A./GIM/FRV

Finalmente debo manifestarle que organismos como Proinversión, Ositran, APN y otros suelen requerir información técnica bajo la presunción que todo la documentación que piden existe, lo cual no es necesariamente cierto si se tiene en cuenta que el T.P. Paita fue construido hace mas de 50 años, mucho antes de la creación de ENAPU.

Por experiencia personal sugiero a Ud. establecer contacto telefónico con el Jefe de Proyectos en Puertos de Preinversión, a fin de que designe un representante que pueda examinar los planos existentes en nuestro Archivo Técnico, para que debidamente autorizado por nuestra Gerencia General pueda reproducir copias de los mismos, en caso de así estimarlo pertinente.

Atentamente,

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.
~~Terminal Portuario del Callao~~
~~Av. Contraalmirante Raygada N° 111 Callao~~


Ing. Freddy Romero Vásquez

C.I.P. 8099
Supervisor de Infraestructura
GERENCIA DE INGENIERIA Y MANTENIMIENTO

FRV/frv



PERÚ

Ministerio de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

ANEXO N° 4
CREDENCIALES PARA CALIFICACIÓN - REQUISITOS LEGALES
Formulario 3: Declaración Jurada - Participación en el Postor
(Referencia Numeral 5.2.1 de las Bases del Concurso)

Para el caso de Postores que no son Consorcio:

Por medio de la presente declaramos bajo juramento que el porcentaje de participación de cada uno de nuestros accionistas o socios, es el siguiente:

Porcentaje de participación mayor o igual de 5% hasta 20%

Table with 2 columns: Name of shareholders or partners, and rows 1, 2, ...

Porcentaje de participación mayor a 20% hasta 50%

Table with 2 columns: Name of shareholders or partners, and rows 1, 2, ...

Porcentaje de participación mayor de 50%

Table with 2 columns: Name of shareholders or partners, and rows 1, 2, ...

En el caso de Postores que son Consorcios (*):

Por medio de la presente declaramos bajo juramento que el porcentaje de participación de cada uno de nuestros integrantes es el siguiente:

Table with 2 columns: Integrantes, Porcentaje de participación en el Postor. Rows 1, 2, ..., TOTAL

Lugar y fecha: de de 2008

Entidad

Nombre Postor

Firma Representante Legal del Postor

Representante Legal del Postor

(*): Cada integrante del Consorcio deberá presentar esta declaración jurada con la información de la primera parte, con la firma del representante legal del Postor.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

ANEXO N° 8
PROPUESTA TÉCNICA
Apéndice N° 2: Requerimientos mínimos para las Obras
(Referencia al Numeral 7.1. de las Bases del Concurso)

1. MUELLE DE CONTENEDORES

1.1 Características básicas de las Obras mínimas:

Concepto	Requisito mínimo
Número de Amarraderos (Sitios de Atraque)	1
Longitud Mínima de Muelle	300 m
Grúas Pórtico de Muelle (tipo Gantry Crane)	2
Grúas Pórtico de Patio	4
Área mínima de respaldo	12 Ha

Estas Obras deberán realizarse dentro de los veinticuatro (24) meses contados desde el inicio de la Construcción, con excepción a la instalación de las grúas pórtico, que se sujetarán a lo siguiente:

Una (1) Grúa Pórtico de Muelle (tipo Gantry Crane) y dos (2) Grúas Pórtico de Patio, dentro de los veinticuatro (24) meses contados desde el inicio de la Construcción.

Una (1) Grúa Pórtico de Muelle (tipo Gantry Crane) y dos (2) Grúas Pórtico de Patio, dentro de los dieciocho (18) meses, posteriores a cuando el Terminal Portuario de Paíta alcance una demanda de 180,000 TEUs.

El cumplimiento de los Niveles de Servicio y Productividad que sean aplicables, cuando se alcance una demanda de 180,000 TEUs, se verificará una vez instaladas las grúas adicionales.

1.2 Parámetros técnicos de las Obras:

1.2.1 Referidos a la capacidad de atención de naves:

El Terminal debe estar diseñado para atender durante las 24 horas del día, (días hábiles, domingos y feriados).

La tasa de ocupación **anual** del **Muelle de Contenedores** no deberá ser **en promedio** superior al sesenta (60%) por ciento de relación, entre el tiempo total de ocupación anual del amarradero y el tiempo total anual de disponibilidad. Su estimación determina la oportunidad en la que el Concesionario deberá tener operativa la nueva infraestructura y/o el equipamiento adicional.

La tasa de ocupación del **Muelle de Contenedores** se computará a partir de la fecha en que el Concesionario inicie la explotación del **Muelle de Contenedores**.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

1.2.2 Referidos a la infraestructura del **Muelle de Contenedores**:

El **Muelle de Contenedores** debe estar diseñado como mínimo con un amarradero de 300 m., con un tirante mínimo de agua de 13.0 m. referidos al nivel medio de bajamares de sicigias ordinarias (MLWS). La cimentación del **Muelle de Contenedores** debe estar preparada para dragar el área de operaciones a 16 m. referidos al MLWS. Al inicio de las operaciones el área de respaldo en **Muelle de Contenedores** no debe ser menor de 12 ha. La cimentación del **Muelle de Contenedores** será, alternativamente, a base de pilotes de acero, pilotes de concreto armado, cajones o bloques de concreto.

1.2.3 Referidos al Equipamiento Portuario:

El **Muelle de Contenedores** deberá contar como mínimo 2 grúas pórtico tipo Gantry nuevas, con una capacidad efectiva promedio anual de 25 contenedores por hora y por grúa y 4 grúas de patio. Conforme se incremente la demanda, y para poder cumplir con los niveles de servicio y productividad, se deberá ir acondicionando más grúas para incrementar la capacidad del **Muelle de Contenedores**. El equipamiento de transferencia y de patio deberá mantener, en capacidad y rendimiento, el ritmo requerido para optimizar los tiempos de la cadena logística. El Concesionario en el Expediente Técnico detallará las características del Equipamiento Portuario que se compromete a adquirir.

1.2.4 Referidos al Dragado:

La exigencia mínima de los trabajos de dragado en el Muelle de Contenedores será a -13 m, el mismo que deberá estar culminado a los veinticuatro (24) meses contados desde el inicio de la Construcción.

2. MUELLE ESPIGÓN EXISTENTE

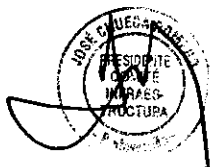
El Concesionario deberá realizar las siguientes Obras:

1. Refuerzo de la capacidad portante del Muelle.
2. Adquisición de dos grúas móviles para embarque y descarga de contenedores para equipamiento del Muelle.

Estas Obras deberán estar culminadas cuando el Terminal Portuario de Paita alcance una demanda de 300,000 TEUs.

Adicionalmente, la tasa de ocupación anual del Muelle Espigón Existente no deberá ser en promedio superior al sesenta (60%) por ciento de relación, entre el tiempo total de ocupación anual del amarradero y el tiempo total anual de disponibilidad. Su estimación determina la oportunidad en la que el Concesionario deberá tener operativa la nueva infraestructura y/o el equipamiento adicional.

La tasa de ocupación del Muelle Espigón Existente se computará a partir de la fecha en que el Concesionario inicie la explotación del Muelle Espigón Existente.





PERÚ

Ministerio de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos

“DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ”
“AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ”

3. NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD:

Las Obras que proponga ejecutar el Postor **Precalificado** en su Propuesta Técnica, deberán permitir como mínimo, alcanzar los niveles de servicio y productividad siguientes y de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.

- **Rendimiento de embarque y descarga de contenedores trimestral:**

Tipo de Nave o de Carga	Nuevo Muelle de Contenedores	Muelle Espigón Existente	Unidad de Medida
Nave Full Container	25	20	Contenedor/ Hora-Grúa
Nave portacontenedor con otras cargas	20	14	Contenedor/ Hora-Grúa

- **Rendimiento de embarque y descarga de carga no contenedorizada trimestral**

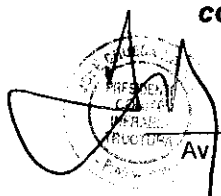
Tipo de Nave o de Carga	Nuevo Muelle de Contenedores	Muelle Espigón Existente		Unidad de Medida
		Desde el inicio de la Explotación hasta cuando se alcance una demanda de 300,000 TEUs en el TP Paita	A partir de cuando se supere una demanda de 300,000 TEUs en el TP Paita	
Roll On – Roll Off	()	110	250	Toneladas/ Hora
Granel Líquido	()	120	300	Toneladas/ Hora
Granel Sólido	()	200	400	Toneladas/ Hora
Otras Cargas	()	80	150	Toneladas/ Hora

(*) El embarque y descarga de carga no contenedorizada que se movilice en el nuevo muelle de contenedores se sujetará a los rendimientos indicados para dicho tipo de carga en el Muelle Existente (espigón).

Los siguientes Niveles de Servicio y Productividad son aplicables tanto al Muelle de Contenedores como al Muelle Espigón Existente

- **Tiempo de Espera de Nave**

El Tiempo de Espera para cualquier Nave que vaya a ser atendida en el Terminal Portuario de Paita no deberá exceder de cuatro (4) horas. Para estos efectos, el Tiempo de Espera de cualquiera Nave, significará el período, medido en horas (o fracciones de ésta), que comienza en la fecha y hora en que la Nave se encuentra en bahía o fondeadero y para el cual el representante de la Nave ha solicitado su Atraque, de acuerdo a los procedimientos establecidos por el CONCESIONARIO, y que termina en la fecha y hora en que se produce el desplazamiento de la Nave del fondeadero por el servicio de practicaje y cuenta con la autorización del CONCESIONARIO.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura y de
Servicios Públicos

“DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ”
“AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ”

El tiempo máximo de espera no incluye los tiempos por los cuales la espera no es imputable al CONCESIONARIO.

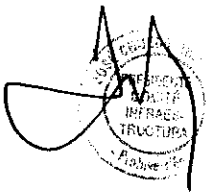
- **Tiempo de Recepción de Mercancía**

Para cualquier Usuario, el Tiempo de Recepción de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. Para estos efectos, el Tiempo de Recepción de Mercancía significará el período que transcurra entre la fecha y hora para la cual el Usuario solicite el ingreso de su mercancía y el vehículo de transporte haya registrado su ingreso por la puerta de entrada y la fecha y hora en la que se recepciona en el Terminal Portuario de Paíta y se descarga del vehículo de transporte en que ingresa, entendiéndose además que tal Tiempo de Recepción de Mercancía en ningún caso comenzará antes de setenta y dos (72) horas de la fecha y hora programada de Amarre de la Nave en que se embarca tal mercancía. Sin perjuicio de lo anterior, el promedio de los Tiempos de Recepción de Mercancía observado en cualquier trimestre, no podrá ser superior a veinte (20) minutos.

- **Tiempo de Entrega de Mercancía**

Para cualquier Usuario, el Tiempo de Entrega de Mercancía no deberá exceder de treinta (30) minutos. Para estos efectos, el Tiempo de Entrega de Mercancía significará el período que transcurra entre la fecha y hora para la cual el Usuario solicite el retiro de su mercancía, cumpliendo todos los requerimientos del Terminal y de las autoridades involucradas y la fecha y hora en que se cargue sobre el vehículo de transporte que la retira y haga entrega al Usuario de la documentación que faculta al Usuario para su retiro, entendiéndose además que tal Tiempo de Entrega de Mercancía en ningún caso comenzará antes que el Usuario pague los servicios prestados por el Terminal Portuario de Paíta. Sin perjuicio de lo anterior, el promedio de los Tiempos de Entrega de Mercancía observado en cualquier trimestre, no podrá ser superior a veinte (20) minutos.

El Concesionario deberá cumplir las disposiciones contenidas en el Acuerdo de Libre Comercio suscrito con los Estados Unidos de América en relación con los tiempos de permanencia del contenedor en el recinto portuario y el despacho aduanero.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

ANEXO N° 9

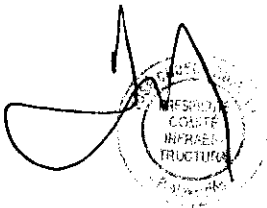
Apéndice N° 1: Inversión Adicional

(Referencia al Numeral 7.2.1. de las Bases del Concurso)

La Inversión Adicional comprende la ejecución de las Obras IA compuestas por:

- **Vías de acceso al Terminal**
- **Ampliación del Muelle Espigón Existente**
- **Dragado a -13m del Muelle Espigón Existente**
- **Construcción del segundo Amarradero del Muelle de Contenedores**
- **Adquisición de equipos adicionales para el manejo de la carga contenedorizada**
- **Profundización del dragado a -15m del Muelle de Contenedores.**
- **Instalación parcial o total de sistemas para manejo de graneles sólidos o líquidos**
- **Adquisición de equipos especializados para el manejo de contenedores**
- **Obras de balizamiento y señalización náutica**
- **Obras adicionales para la protección y seguridad portuaria**
- **Ampliación de áreas de almacenamiento**
- **Otras obras que el Concesionario o el Concedente consideren que genera valor a la Concesión**

El Concesionario de acuerdo con el monto de su Propuesta Económica, invertirá en la ejecución de las Obras IA que se indican en el presente Anexo, de acuerdo a la prioridad que establezca el mismo.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

ANEXO N° 9

Apéndice N° 2: Índice Tarifario Estándar (Referencia al Numeral 7.2.3 de las Bases del Concurso)

La elaboración de la Propuesta Económica deberá considerar los siguientes aspectos:

1. El Índice Tarifario Estándar estará compuesto por las siguientes tarifas:

- Por Servicios Estándar en función de la nave.
- Por Servicios Estándar en función de la carga.

1.1. Tarifas por Servicios Estándar en función de la nave

La tarifa máxima se cobrará por metro de eslora – hora o fracción de hora.

Se calcula por el tiempo total que la nave permanezca amarrada a muelle, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de desatraque. La Tarifa comprende la utilización del amarradero del Terminal Portuario de Paita e incluye el servicio de amarre y desamarre de la nave. La presente Tarifa será cobrada a la nave.

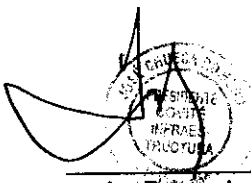
1.2. Tarifas por Servicios Estándar en función de la carga

Las Tarifas máximas por contenedor lleno de 20 y 40 pies serán ofertadas por el Postor Precalificado; para ello, se considerará la carga de contenedores de comercio internacional (importación y exportación). No se considerará para efectos del ITE, las tarifas por trasbordo y cabotaje.

La Tarifa por este concepto se aplica por contenedor e incluye:

- El servicio de descarga y/o embarque del contenedor mediante el uso de grúa pórtico del Muelle;
- El servicio de tracción entre el costado de la nave y el área de almacenaje, o viceversa en el embarque;
- El servicio de manipuleo -en el área de almacenaje- para la recepción del contenedor de la nave y carguío al medio de transporte que designe el consignatario o usuario, o viceversa en el embarque; y,
- El servicio de pesaje.

Los contenedores podrán permanecer hasta cuarenta y ocho (48) horas depositados en el Terminal Portuario de Paita a libre disposición del usuario contadas desde que la nave haya terminado la descarga o una vez que el contenedor se encuentre en los patios del Terminal Portuario de Paita, según corresponda. Transcurrido dicho plazo, el Concesionario podrá cobrar el servicio de almacenaje, en aplicación a lo dispuesto en la Cláusula 8.16 del Contrato.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

En el Muelle de Contenedores, el Concesionario deberá atender cada nave con un número no menor de una grúa pórtico de muelle, que deberá incrementarse a dos grúas pórtico de muelle cuando se alcance la demanda de 180,000 TEUs

Los usuarios no podrán exigir al Concesionario la prestación separada o parcial de uno o más de los servicios que forman parte de los Servicios Estándar. No obstante, el Concesionario podrá atender la solicitud de los usuarios en este sentido, en cuyo caso será considerado como un Servicio Especial.

El Concesionario podrá ofrecer descuentos y promociones tarifarias a los usuarios, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN y lo dispuesto en la Cláusula 2.11 del presente Contrato.

La presente Tarifa podrá ser cobrada a la Nave o al Usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte marítimo ("Liner Terms"), que deberá estar incluido en el conocimiento de embarque.

2. El Adjudicatario no podrá aplicar ningún cargo adicional a las tarifas por la prestación de los Servicios Estándar.
3. El Adjudicatario podrá establecer libremente tarifas por los Servicios Estándar, siempre que no superen los establecidos en su Propuesta Económica.
4. Para la determinación del Índice Tarifario Estándar (ITE) se tomará en consideración el siguiente cuadro:

$$\text{ÍNDICE TARIFARIO ESTÁNDAR} = 1.00 + 0.166 * X + 0.834 * Y$$

Donde:

X: es la tarifa por Servicio Estándar en función a la carga ofertada por el Postor Precalificado, para el contenedor lleno de 20 pies.

Y: es la tarifa por Servicio Estándar en función a la carga ofertada por el Postor Precalificado, para el contenedor lleno de 40 pies.

5. Los Postores Precalificados deberán ofertar sus tarifas teniendo en consideración los siguientes límites máximos, de acuerdo a lo siguiente:

Límite máximo de la tarifa por Servicios Estándar en función a la carga por contenedor lleno de 20 pies: US\$

Límite máximo de la tarifa por Servicios Estándar en función a la carga por contenedor lleno de 40 pies: US\$

6. El límite máximo y mínimo que deberá considerarse para las ofertas de los Postores Precalificados son los siguientes:

Límite máximo del ITE: US\$/TEU

Límite mínimo del ITE: US\$/TEU





PERÚ

Ministerio de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción de la Inversión Privada

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LAS CUMBRES MUNDIALES EN EL PERÚ"

ANEXO N° 13

TARIFAS MÁXIMAS

TARIFAS MÁXIMAS	Unidad	Muelle de Contenedores	Muelle Espigón Existente
En función a la Nave			
Internacional	[US\$/metro eslora - hora]		
En función a la Carga			
Carga Rodante	[US\$/Ton]		
Carga fraccionada	[US\$/Ton]		
Contenedor 20 pies lleno	[US\$/box]		
Contenedor 40 pies lleno	[US\$/box]		
Granel Sólido	[US\$/Ton]		
Granel Líquido	[US\$/Ton]		

