

REPÚBLICA DEL PERÚ



**Autoridad Portuaria Nacional
(APN)**



AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA

**PLAN DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
CONCESIÓN DEL NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE
YURIMAGUAS – NUEVA REFORMA**

**COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA –
PRO PUERTOS**



Diciembre – 2009





PERÚ

Ministerio de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria

“DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ”
“AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA”

ÍNDICE

| | Página |
|--|---------------|
| 1. Antecedentes y Base Legal..... | 3 |
| 2. Información de interés sobre el Terminal Portuario..... | 6 |
| 3. Objetivos del Plan de Promoción..... | 13 |
| 4. Estructura y Objeto de la Concesión..... | 13 |
| 5. Beneficios de la Concesión..... | 15 |
| 6. Plazo de la Concesión..... | 16 |
| 7. Esquema Financiero..... | 16 |
| 8. Modalidad y Procedimiento de Otorgamiento de Concesión..... | 17 |
| 9. Diseño General del Proceso..... | 18 |
| 10. Cronograma del Proceso..... | 19 |





1. ANTECEDENTES y BASE LEGAL

- 1.1 Mediante Decreto Legislativo N° 674 de fecha 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. Mediante Decreto Legislativo N° 758 de fecha 13 de noviembre de 1991, se dictaron normas para la promoción de las inversiones privadas en infraestructura de servicios públicos. Mediante Decreto Legislativo N° 839, de fecha 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).
- 1.2 Mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM de fecha 27 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.
- 1.3 Mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM de fecha 28 de diciembre de 1996, se promulgó el Reglamento del 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.
- 1.4 Mediante Ley N° 27111 de fecha 16 de mayo de 1999, se transfirió a la COPRI, las funciones, atribuciones y competencias otorgadas a la PROMCEPRI.
- 1.5 Mediante Decreto Supremo N° 027-2002-PCM del 24 de abril de 2002 se dispuso la fusión de la COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras (CONITE) y la Gerencia de Promoción Económica de la Comisión de Promoción del Perú, en la Dirección Ejecutiva FOPRI, la cual pasó a denominarse Agencia de Promoción de la Inversión (PROINVERSIÓN).
- 1.6 Mediante Decreto Supremo N° 042-2009-EF del 19 de febrero de 2009 se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones de PROINVERSIÓN.
- 1.7 Mediante la Resolución Suprema N° 228-2002-EF del 24 de setiembre de 2002, se cambió la denominación del Comité Especial de Promoción de la Inversión Privada en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos, por Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos.
- 1.8 Con fecha 01 de marzo de 2003 se publicó la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN). Mediante Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, publicado el 04 febrero del 2004, se aprobó el Reglamento de la LSPN. Estas normas regulan las actividades y servicios en los terminales, infraestructura e instalaciones que conforman el Sistema Portuario Nacional (SPN).

1.9 La LSPN crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como un Organismo Público Descentralizado encargado del SPN. Posteriormente, de conformidad con la Ley N° 29158 y el Decreto Supremo N° 034-2008-PCM pasa a ser un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).





"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

- 1.10** 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. En este sentido, el reglamento de la LSPN dispone que, para efectos de la ejecución de los procesos de promoción de la inversión privada, la APN deberá celebrar con PROINVERSIÓN convenios de cooperación.
- 1.11** La LSPN establece que la infraestructura portuaria podrá entregarse en administración al sector privado, en plazos no mayores de 30 años, bajo 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** Mediante Decreto Supremo N° 095-2003-EF del 03 de julio de 2003 se modificó la denominación de la Agencia de Promoción de la Inversión – PROINVERSIÓN, por la de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN y se modificó su Reglamento de Organización y Funciones.
- 1.13** 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.
- 1.14** Con fecha 10 de marzo de 2005 se suscribió un 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
- 1.15** 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 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.
- 1.16** 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.
- 1.17** Con fecha 11 de julio de 2006, se publicó el Decreto Supremo N° 108-2006-EF mediante el cual se dictan normas relativas al Reglamento del Texto Único Ordenado





"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

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 respecto a la naturaleza de las concesiones y el cofinanciamiento del Estado.

- 1.18 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 de dicha norma fue aprobado mediante Decreto Supremo N°146-2008-EF.
- 1.19 Mediante Decreto Legislativo N° 1022 publicado el 17 de junio de 2008, se modifican algunos numerales de los artículos N° 2, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 15, 16 y 17, así como la Vigésima Sexta Disposición Transitoria y Final de la LSPN, con el objeto de facilitar las actividades portuarias en su conjunto y la puesta al servicio del comercio exterior dentro de un marco facilitador del comercio, orientado a mejorar la competitividad del país.
- 1.20 Mediante Decreto de Urgencia N° 047-2008 publicado el 18 de diciembre de 2008, se declaró de necesidad nacional y de ejecución prioritaria por parte de PROINVERSIÓN, entre otros proyectos, el proceso de promoción de la inversión privada del Terminal Portuario de Yurimaguas.
- 1.21 Mediante Decreto Supremo N° 042-2009-EF publicado el 19 de febrero de 2009, se aprobó el nuevo Reglamento de Organización y Funciones de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN.
- 1.22 Mediante Resolución Suprema N° 036-2009-EF de fecha 22 de marzo de 2009, se constituyeron los Comités de PROINVERSIÓN, dentro de los cuales se encuentra el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria – PRO PUERTOS (en adelante, el Comité).
- 1.23 Mediante Resolución Suprema N° 047-2009-EF de fecha 29 de abril de 2009, se designó a los Miembros Permanentes de los Comités de PROINVERSIÓN, entre ellos a los del Comité.
- 1.24 Con fecha 16 de julio de 2009, mediante Oficio N° 296-2009-APN/PD, la APN en su calidad de conductor del proceso de promoción de la inversión privada del Terminal Portuario de Yurimaguas, instruyó a PROINVERSIÓN respecto al proyecto referencial para el respectivo desarrollo del proceso de promoción de inversión privada, señalando que el proyecto es coincidente con la alternativa recomendada en el Estudio de Prefactibilidad "Construcción del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Localidad Nueva Reforma" elaborado por el Consorcio TP Yurimaguas en Junio de 2009. Asimismo en el referido Oficio señala los requerimientos de infraestructura e inversiones del proyecto referencial, a efectos que sean considerados en la elaboración del Plan de Promoción, bases y contrato correspondientes.
- 1.25 Mediante Oficio N° 746-2009-MTC/09.02 de fecha 06 de noviembre de 2009, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, otorgó la viabilidad al proyecto contenido en el Estudio de Prefactibilidad "Construcción del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Localidad Nueva Reforma".





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura
Portuaria

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

1.26 Con fecha 26 de noviembre de 2009 se publicó el Decreto Supremo N° 040-2009-MTC, mediante el cual se modificó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario en lo relativo a los Terminales Portuarios de Yurimaguas (Nueva Reforma). El referido decreto supremo establece de manera general la infraestructura portuaria a desarrollar, en el corto, mediano y largo plazo, en el Terminal Portuario de Yurimaguas, incorporando posibles alternativas de solución a las necesidades de infraestructura estimadas para dichos terminales

2. INFORMACIÓN DE INTERÉS SOBRE EL TERMINAL PORTUARIO¹

2.1 Situación portuaria en el área de influencia del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas (Nueva Reforma)

Las actividades y servicios portuarios que actualmente se prestan en el área de influencia del proyecto portuario están relacionados con las siguientes actuaciones:

El Terminal Portuario de Yurimaguas, administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), se encuentra ubicada en la prolongación de la calle Jorge Chávez, en la ribera izquierda del río Huallaga, y la infraestructura en tierra constituido por almacenes, oficinas, taller, entre otros, se encuentra con frente a la calle Mariscal Castilla, al lado de la ribera del río Parapapura.

Además del Terminal Portuario de Yurimaguas-ENAPU SA, existen embarcaderos informales, como La Boca, Abel Guerra, La Ramada, Zamora, a través de los cuales se atiende la demanda de transporte fluvial, debido a las condiciones limitadas de servicios portuarios en el actual Terminal Portuario de Yurimaguas.-ENAPU SA.

La ciudad de Yurimaguas se vincula con el resto del país (costa, sierra y selva) a través del eje vial Olmos – Corral Quemado - Tarapoto – Yurimaguas, para continuar haciendo uso del Terminal Portuario existente, por vía fluvial (ríos Huallaga – Marañón y Amazonas) hacia la ciudad de Iquitos, principal polo de desarrollo de la Amazonía, pasando por diversos centros poblados a lo largo del corredor fluvial, siendo el transporte fluvial el de mayor importancia al interior de la región Amazónica.

No obstante su gran importancia, la infraestructura portuaria del Terminal Portuario de Yurimaguas, no se encuentra en óptimas condiciones para el servicio (la actual demanda de servicio sobrepasa la oferta, limitaciones en su infraestructura en tierra y en río, y mal estado de operatividad de los equipos) a lo que se suma las restricciones de navegabilidad en la temporada de aguas bajas debido a la existencia de 5 malos pasos que restringen la capacidad de carga de las naves.

Además de la problemática portuaria se presentan limitaciones de capacidad de oferta de accesibilidad terrestre para el tránsito de camiones pesados, lo que deriva en un incremento de costos en el transporte de las mercancías.

¹ Fuente: Estudio de Prefactibilidad "Construcción del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Localidad Nueva Reforma, elaborado por el Consorcio –T.P. Yurimaguas, aprobado por la OPI del MTC en Noviembre de 2009.





Características del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma

En este contexto surge como necesidad prioritaria el desarrollo del Nuevo Terminal Portuario a fin de dotarlo de infraestructura capaz de satisfacer la demanda que se generará como consecuencia del incremento del comercio interior y del comercio exterior, concretamente por efecto del corredor interoceánico, de la explotación de los fosfatos de Bayóvar y de la infraestructura vial – carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas - del Eje de Integración y Desarrollo (EID) del Amazonas de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), así como el desarrollo de las hidrovías amazónicas.

De este modo, el proyecto referencial desarrollado por la APN, sobre la base del Estudio de Prefactibilidad "Construcción del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Localidad Nueva Reforma", elaborado por el Consorcio T.P. Yurimaguas, plantea como alternativa de solución, la construcción de un nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas en la localidad de Nueva Reforma, ubicado en la margen izquierda del río Huallaga, a unos 20 km aguas abajo del puerto actual por vía fluvial y a unos 9 km por acceso terrestre de la ciudad de Yurimaguas.

La infraestructura portuaria propuesta consiste en un muelle marginal de 100 metros de largo, que aprovecha las bondades de un terreno estable y de pendiente relativamente pronunciada, además de un adecuado acceso al puerto proveniente de la carretera Tarapoto- Yurimaguas.

Esta alternativa considera además la construcción de una nueva carretera de aproximadamente 9.405 kilómetros de longitud que enlazaría con la carretera Tarapoto – Yurimaguas y la construcción de un puente de estructura metálica de aproximadamente 103.2 metros de longitud ubicado sobre el río Paranapura.

A través de esta alternativa, se coadyuvará a lograr los fines inmediatos, como son: (i) disminución del tiempo de permanencia de las naves en el puerto, y la disminución del tiempo para las operaciones de estiba y desestiba; (ii) facilitar la formalización del transporte de carga fluvial, mejorando la seguridad de la carga y su manejo a efectos de reducir las mermas y (iii) el arribo y la operación de naves sin restricción en su capacidad.

2.2 Características del área de influencia

De acuerdo a lo mencionado por el Estudio de Prefactibilidad, el área de influencia directa comprende las provincias de Alto Amazonas, Datem del Marañón, Loreto y Maynas de la Región Loreto; y las provincia de San Martín, de la Región San Martín.

Mientras que el área de influencia indirecta comprende las regiones de Amazonas, Piura y Lambayeque, y algunas ciudades del norte y centro del país, como por ejemplo: Chiclayo y Piura. Estas ciudades generan o reciben flujos de carga, desde o hacia el terminal portuario de Yurimaguas y Pucallpa, que sirven como puntos de transferencia hacia la ciudad de Iquitos.

Asimismo, el estudio ha considerado carga internacional que proviene del Brasil y Colombia en el área de influencia del río Amazonas.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura
Portuaria

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

2.3 Evolución Histórica del Movimiento de Carga en el TP Yurimaguas.

a) Demanda histórica del actual TP de Yurimaguas – ENAPU SA

Según las estadísticas existentes en ENAPU, en los últimos 18 años el volumen de carga registrada en el puerto ha sido muy variable, en el periodo 1992-1995, tuvo un incremento sostenido, decreciendo drásticamente debido a problemas de sedimentación y niveles del río Parapapura, perdiendo operatividad gran parte del año y en el año 1998, fue reubicado a orillas del río Huallaga.

En el año 1999 se reinició el movimiento de carga alcanzando un volumen de 36,963TM, y en el año 2000 se presentó el mayor movimiento de carga del período analizado (1999/2007) con un volumen de 117,890 TM, para luego descender hasta 56,866TM en el año 2004, lo cual también se refleja en la cantidad de tráfico de barcasas en el puerto que se redujo de 444 barcasas en el 2000 a 116 barcasas en el 2004.

En el periodo 1999-2005 no se embarcó ni desembarcó carga en contenedores, recién en el período 2006-2007 se registra carga contenedorizada, siendo ésta última reducida y esporádica correspondiendo a maquinaria especializada que tiene como destino la ciudad de Iquitos para las empresas que se dedican a las exploraciones petroleras.

En el periodo 2004-2007, se observa una tendencia creciente de utilización del Terminal Portuario de Yurimaguas. En el año 2007 el movimiento de carga de cabotaje (embarque+desembarque) fue de 52,048 TM de embarque y 36,755 TM de desembarque, lo que hace un total de 88,803 TM.

Los principales productos de embarque fueron; cemento, gaseosas, productos alimenticios, productos industriales, botellas vacías y carga general no especificada; la carga de desembarque, corresponde a cerveza, madera, pescado salado y carga no especificada. En el año 2007, la carga de cerveza representó el 86% del volumen de carga de desembarque y el 35% de la carga total.

b) Demanda histórica de los embarcaderos informales

En los embarcaderos informales La Boca y Abel Guerra, movilizan "carga general" que incluye arroz, maíz, productos alimenticios y perecibles, verduras, frutas, madera (tableada y rolliza), muebles, artefactos eléctricos, ganado, entre otros. El primer embarcadero es el más representativo (57% del total de carga de los informales) cuyo origen o destino es la ciudad de Iquitos, similares a los movilizados en el Terminal de Yurimaguas, administrado por ENAPU. El embarcadero Abel Guerra moviliza aproximadamente el 1% de la carga informal que tiene como origen-destino las poblaciones del río Marañón.

Los embarcaderos informales La Ramada y Zamora, se caracteriza por el embarque /desembarque de cargas diversas, el primero principalmente moviliza materiales de construcción y en general son de ruta corta entre los centros poblados ubicados en el río Huallaga. El movimiento de carga de los embarcaderos señalados, para el año 2007,





“DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ”
“AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA”

fue de aproximadamente 157, 014 TM que incluye a partir de abril 2005, materiales de construcción y combustible.

Cabe señalar que en ninguno de los embarcaderos informales se embarca ni desembarca los productos cerveza y cemento.

En el siguiente cuadro, se presenta el movimiento total de carga tanto por el Terminal Portuario de Yurimaguas como por los principales embarcaderos informales de Yurimaguas, sin incluir la carga líquida de hidrocarburos que se moviliza en el embarcadero de PETROPERÚ:

| Año | VOLUMEN DE CARGA ANUAL (TM) | | | % de Participación | |
|------|-----------------------------|-------------------------|---------|--------------------|----------------------|
| | Puerto Yurimaguas | Embarcaderos Informales | TOTAL | P.F Yurimaguas | Embarcad. Informales |
| 1999 | 36,963 | 92,952 | 129,915 | 28.5 | 71.5 |
| 2000 | 117,890 | 30,444 | 148,334 | 79.5 | 20.5 |
| 2001 | 112,127 | 12,564 | 124,691 | 89.9 | 10.1 |
| 2002 | 103,494 | 62,906 | 166,400 | 62.2 | 37.8 |
| 2003 | 85,824 | 85,855 | 171,679 | 50.0 | 50.0 |
| 2004 | 56,866 | 71,799 | 128,665 | 44.2 | 55.8 |
| 2005 | 61,739 | 86,806 | 148,545 | 41.6 | 58.4 |
| 2006 | 68,462 | 114,088 | 182,550 | 37.5 | 62.5 |
| 2007 | 88,803 | 157,014 | 245,817 | 36.1 | 63.9 |

Fuente: Estudio de Prefactibilidad “Construcción del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Localidad Nueva Reforma”, elaborado por el Consorcio TP Yurimaguas.

c) Demanda proyectada

Para la determinación de la demanda proyectada, la carga a ser proyectada ha sido dividida en carga de cabotaje y carga internacional, considerado además dos escenarios: escenario moderado y escenario optimista.

i) Carga de cabotaje proyectada

La carga futura de cabotaje, está compuesta por la proyección de la carga normal, la proyección de la carga desviada del embarcadero informal la Boca, una vez que se implemente el Nuevo Terminal Portuario) y la carga desviada que forma parte del excedente exportable del tramo El Reposo – El Muyo.

La carga normal se denomina así, a la carga actual de cabotaje que se moviliza por el Terminal Fluvial de Yurimaguas, donde la mayor proporción de la carga corresponde a productos para el abastecimiento a la ciudad de Iquitos y otros centros poblados del interior de la región: i) embarque (mercadería general, sal, arroz, maíz, azúcar, productos lácteos, madera, cemento, productos perecibles); y ii) desembarque procedente de Iquitos, que corresponde a carga general (madera, pescado salado, aceite, botellas vacías) y de Pucallpa (cerveza), con destino a la región San Martín, nor oriente y norte





"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

de Perú. La proyección de esta carga ha sido utilizando tasas de crecimiento por tipo de producto. Por ejemplo, en el escenario moderado se considera 4.2% para el caso de cemento, productos industriales y carga no especificada, en el caso moderado, y en el escenario optimista una tasa de 4.8% para los mismos productos.

Para el caso de la carga desviada de los embarcaderos informales se ha supuesto que sólo se va a derivar gradualmente la carga del embarcadero informal la Boca, empezando con el 40% en el año 2013 hasta alcanzar el 100% en el año 2017.

Con respecto a la carga generada el supuesto considerado es que se incrementará en 15% la carga normal por efectos de la ejecución del proyecto.

Finalmente, en cuanto a la carga desviada del Tramo El Reposo-El Muyo, el supuesto considerado es que se desviará el 70% del excedente del productor de este tramo para el escenario moderado y el 100% para el escenario optimista.

Los datos al respecto del tráfico estimado se presentan a continuación para los dos escenarios indicados previamente, escenario moderado y escenario optimista:

| TRAFICO DE CABOTAJE ESCENARIO OPTIMISTA Datos en TM | | | |
|---|----------|-------------|----------------|
| Años | CABOTAJE | | Total Cabotaje |
| | Embarque | Desembarque | |
| 2008 | 48.044 | 39.236 | 87.280 |
| 2013 | 176.854 | 97.260 | 274.115 |
| 2018 | 277.027 | 171.218 | 448.245 |
| 2023 | 345.690 | 210.182 | 555.873 |
| 2028 | 429.503 | 258.515 | 688.018 |
| 2033 | 531.276 | 318.556 | 849.832 |
| 2038 | 654.544 | 393.240 | 1.047.784 |
| 2.042 | 771.072 | 465.981 | 1.237.053 |

| TRAFICO DE CABOTAJE ESCENARIO MODERADO Datos en TM | | | |
|--|----------|-------------|----------------|
| Años | CABOTAJE | | Total Cabotaje |
| | Embarque | Desembarque | |
| 2008 | 47.893 | 39.204 | 87.096 |
| 2013 | 141.985 | 83.591 | 225.575 |
| 2018 | 234.154 | 156.638 | 390.793 |
| 2023 | 286.070 | 187.942 | 474.012 |
| 2028 | 348.255 | 225.712 | 573.967 |
| 2033 | 422.313 | 271.319 | 693.631 |
| 2038 | 510.192 | 326.428 | 836.621 |
| 2042 | 592.028 | 378.707 | 970.734 |

ii) Carga proyectada de origen internacional

Se ha analizado la posibilidad del movimiento de carga internacional que puede darse en el mediano y largo plazo, en el contexto del área de influencia EID del Amazonas de la IIRSA, que abarca más de seis mil kilómetros de vías fluviales navegables en la Hoya Amazónica. En las diferentes alternativas de esta unión bioceánico se encuentran los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas en Perú; Putumayo en Colombia; Ica, Solimoes y Amazonas en Brasil (con más de seis mil kilómetros de vías navegables); y, los puertos fluviales de El Carmen, en la frontera Ecuador y Colombia, Gueppi en Colombia y Saramiriza y Yurimaguas en Perú.





PERÚ

Ministerio de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria

“DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ”
“AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA”

Para el escenario moderado se asume el 4% de la carga proyectada tanto de importación como exportación, mientras que el escenario optimista se asume el 8% de la carga total.

Los productos de importación corresponden a la harina de soya, soya a granel y diversos equipos. Como carga de exportación se considera fertilizantes fosfatados (fósforo y cloruro de potasio) del proyecto Bayóvar, para abastecer al mercado agrícola del estado Amazonas del Brasil.

Los datos previstos de tráfico internacional se presentan en los cuadros siguientes para ambos escenarios:

| TRAFICO INTERNACIONAL ESCENARIO OPTIMISTA Datos en TM | | | |
|---|---------------|-------------|---------------------|
| Años | INTERNACIONAL | | Total Internacional |
| | Embarque | Desembarque | |
| 2008 | 0 | 0 | 0 |
| 2013 | 0 | 0 | 0 |
| 2018 | 88.000 | 134.640 | 222.640 |
| 2023 | 110.080 | 178.000 | 288.080 |
| 2028 | 140.400 | 186.800 | 327.200 |
| 2033 | 179.280 | 195.920 | 375.200 |
| 2038 | 231.226 | 205.374 | 436.600 |
| 2042 | 276.825 | 213.291 | 490.115 |

| TRAFICO INTERNACIONAL ESCENARIO MODERADO Datos en TM | | | |
|--|---------------|-------------|---------------------|
| Años | INTERNACIONAL | | Total Internacional |
| | Embarque | Desembarque | |
| 2008 | 0 | 0 | 0 |
| 2013 | 0 | 0 | 0 |
| 2018 | 44.000 | 67.320 | 111.320 |
| 2023 | 55.040 | 89.000 | 144.040 |
| 2028 | 70.200 | 93.400 | 163.600 |
| 2033 | 89.640 | 97.960 | 187.600 |
| 2038 | 115.613 | 102.687 | 218.300 |
| 2042 | 138.412 | 106.645 | 245.058 |

iii) Carga Contenedorizada

En el caso de la proyección de carga contenedorizada, se prevé, que el requerimiento correspondería como mínimo a la carga de importación como parte del intercambio comercial Perú-Brasil y un porcentaje de la carga de cabotaje. Tal como se menciona en el cuadro siguiente:

| AÑOS | CARGA PARA CONTENEDORES | | | | | Total (TM) |
|------|--------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|------------------------|---------------------|------------|
| | Carga de cabotaje | | | | Carga Internacional | |
| | Alimentos Perecibles T.P. Yurimaguas | Carga desviada de Embarca. Informales | C. Desviada Reposo - El Muyo | Productos Industriales | Soya en grano | |
| 2013 | 6,612 | 7,081 | 8,851 | 4,344 | 0 | 26,888 |
| 2018 | 7,409 | 13,025 | 24,508 | 5,323 | 67,320 | 117,586 |
| 2023 | 8,301 | 15,653 | 42,827 | 6,523 | 89,000 | 162,305 |
| 2028 | 9,300 | 18,828 | 63,807 | 7,994 | 93,400 | 193,329 |
| 2033 | 10,420 | 37,777 | 87,445 | 9,796 | 97,960 | 243,400 |
| 2038 | 11,675 | 45,517 | 113,742 | 12,005 | 102,687 | 285,626 |
| 2042 | 12,787 | 52,866 | 136,692 | 14,125 | 106,645 | 323,116 |

Fuente: Estudio de Prefactibilidad "Construcción del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Localidad Nueva Reforma", elaborado por el Consorcio TP Yurimaguas.





"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

Analizando todas estas variables se obtiene para el escenario moderado un volumen de carga total de 1,215,792 toneladas para el año 2042, de las cuales 323,116 serían movilizadas a través de contenedores, lo que facilitaría su operación y una mayor eficiencia y gestión del proceso de carga y descarga. A continuación se presentan los cuadros de la evolución de la demanda proyectada total para cada escenario.

| Años | ESCENARIO MODERADO Datos en TM | | | | | | TOTAL (TM) |
|------|-----------------------------------|------------------|--------------|---------------|------------------|--------------|---------------|
| | CABOTAJE | | Sub Total | INTERNACIONAL | | Sub Total | |
| | Embarque | Desem- barque | | Embarque | Desem- barque | | |
| 2008 | 47,893 | 39,204 | 87,096 | 0 | 0 | 0 | 87,096 |
| 2013 | 141,985 | 83,591 | 225,575 | 0 | 0 | 0 | 225,575 |
| 2018 | 234,154 | 156,638 | 390,793 | 44,000 | 67,320 | 111,320 | 502,113 |
| 2023 | 286,070 | 187,942 | 474,012 | 55,040 | 89,000 | 144,040 | 618,052 |
| 2028 | 348,255 | 225,712 | 573,967 | 70,200 | 93,400 | 163,600 | 737,567 |
| 2033 | 422,313 | 271,319 | 693,631 | 89,640 | 97,960 | 187,600 | 881,231 |
| 2038 | 510,192 | 326,428 | 836,621 | 115,613 | 102,687 | 218,300 | 1,054,920 |
| 2042 | 592,028 | 378,707 | 970,734 | 138,412 | 106,645 | 245,058 | 1,215,792 |

Fuente: Estudio de Prefactibilidad "Construcción del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Localidad Nueva Reforma", elaborado por el Consorcio TP Yurimaguas.

En consideración de lo antes expuesto y en cumplimiento del encargo recibido el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria ha elaborado el presente Plan de Promoción.

2.4 Proyectos vinculados al desarrollo del Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma

El estudio de prefactibilidad "Construcción del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma", aprobado por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OPI) del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), comprende además las mejoras de navegabilidad y eliminación de malos pasos aguas abajo de la localidad de Nueva Reforma sobre el río Huallaga, así como el balizamiento y ayudas a la navegación. En este aspecto el Estado a través del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, asumirá la responsabilidad de ejecutar las obras de mejoras de las condiciones de navegabilidad del río Huallaga así como el mantenimiento periódico, incluyendo las obras de balizamiento y ayudas a la navegación en una longitud de 20 Km. de río aguas abajo de Nueva reforma; obras que deberán ser ejecutadas antes del año 2012.

Adicionalmente, el estudio de demanda del proyecto portuario en Nueva Reforma considera cargas proyectadas de origen internacional principalmente del Brasil y Colombia. Para el escenario moderado se asume el 4% de la carga proyectada tanto de importación como exportación, mientras que el escenario optimista se asume el 8% de la carga total. El estudio estima que a partir del año 2018 habrá un tráfico de carga internacional con destino al nuevo terminal portuario de Yurimaguas.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura
Portuaria

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

El sustento del incremento de la demanda por un mayor volumen transportado tiene origen en el tamaño de las naves que utilizarán las vías fluviales que conforman el eje IIRSA Norte, en la medida que se mejoren las condiciones de navegabilidad y la señalización de los canales de navegación se garantizará una mayor demanda y por tanto una mayor inversión en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas.

Para alcanzar este objetivo el Estado a través del Ministerio de Transporte y Comunicaciones viene desarrollando el proyecto Hidroviario del río Huallaga, Marañón y Amazonas con la finalidad de garantizar un canal de navegación durante los 365 días del año, en condiciones de seguridad para la navegación mediante señalización y balizamiento; así como garantizará el mantenimiento de dragado continuo de los canales de navegación y eliminación de malos pasos. Por tanto será responsabilidad de dicho Ministerio de alcanzar el desarrollo de las hidrovías a más tardar el año 2017.

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 procedimiento de concurso incluyendo el cronograma 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. Uno de los esquemas sugeridos es el esquema "landlord".
- 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.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura
Portuaria

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

- Los proyectos en que participa el sector privado deben ser financiables.

El objeto del proceso de promoción de la inversión privada, es la selección de personas jurídicas nacionales o extranjeras, a la que se le otorgará la concesión del Nuevo Terminal de Yurimaguas, ubicado en la localidad de Nueva Reforma, en el departamento de Loreto.

El Estado será titular de la nueva infraestructura portuaria en Nueva Reforma a través del esquema landlord.

El Concesionario tendrá a su cargo el diseño, financiamiento y construcción, así como la operación y mantenimiento del terminal; de acuerdo a lo que se establezca en las bases y en el contrato respectivo.

La estructura financiera a ser propuesta deberá coadyuvar a que el Concesionario acceda al mercado financiero, a efectos de conseguir financiamiento para la construcción de obras y adquisición de equipamiento.

El Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma califica como infraestructura portuaria nueva y por lo tanto el concesionario tendrá el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro del referido Terminal a partir de la Toma de Posesión, de conformidad con lo establecido en el contrato de concesión.

De acuerdo a lo previsto en el PNPD, las bases y el contrato incorporarán un conjunto de variables e incentivos a la inversión privada dirigidos a obtener como resultado, entre otros, la agilidad en los procesos de atención a los usuarios, la mejora de la calidad y excelencia en los servicios así como el establecimiento de tarifas adecuadas que contribuyan al desarrollo del comercio exterior e interior. Asimismo, establecerán condiciones para que como producto de la inversión, sea una instalación portuaria con adecuados niveles de productividad.

El diseño de la concesión considerará la exigencia de obras de infraestructura y equipamiento mínimos, y de estándares de servicios, de modo que el administrador del nuevo terminal pueda ser evaluado teniendo en cuenta principalmente la calidad de los servicios prestados y el cumplimiento de las inversiones comprometidas.

La referencia básica para la ejecución de las obras y provisión de equipos requerida la constituye los estudios existentes, los mismos que serán oportunamente puestos 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 las bases y el contrato de concesión.

BENEFICIOS DE LA CONCESIÓN

- Incrementar la eficiencia de los servicios y actividades portuarias en el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, mediante una mayor seguridad en la transferencia de la carga y una mayor productividad en las





“DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ”
“AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA”

operaciones, motivando que las embarcaciones formales opten por efectuar sus operaciones por esta nueva instalación portuaria.

- Alcanzar y mantener la capacidad necesaria para atender la demanda portuaria creciente derivada de las mejoras de la navegabilidad de la hidrovía amazónica.
- Reducir los costos y sobrecostos portuarios.
- Mejorar la calidad de los servicios prestados y optimizar la intermodalidad y cadena logística.
- Promover el empleo directo e indirecto en la zona de influencia.

Objetivos Administrativos

- Modernizar la gestión portuaria y aplicar tecnologías de información en los procesos y procedimientos administrativos del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma.
- Generar fuentes de trabajo directo e indirecto.
- Introducir criterios de productividad y administración por resultados.

Objetivos Financieros

- Atraer inversionistas y operadores 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.

Los beneficios de la Concesión se encuentran directamente vinculados a los objetivos de la misma, es decir, invertir en un nuevo Terminal portuario, que permita alcanzar una operación permanente y competitiva.

Asimismo, con el compromiso del Estado, a través del MTC, se alcanzará el desarrollo de las vías navegables, por tanto se generará un incremento en la actividad económica y de inversión con la realización del proyecto hidrovial.

Lo anterior redundará en mejorar sustancialmente la prestación de los servicios y operaciones portuarios. Asimismo, la inversión en la ejecución de las obras de infraestructura portuaria, la mayor eficiencia que se alcance una vez que el nuevo terminal portuario entre en operaciones, y el incremento en las operaciones intermodales y multimodales; tendrán un impacto positivo que se traducirá en el aumento de la actividad económica y del empleo en el área de influencia.

6. PLAZO DE LA CONCESIÓN

Considerando las inversiones involucradas, las recomendaciones del Consultor, el equilibrio económico - financiero del proyecto y el riesgo asumido, se determinará un plazo adecuado a la magnitud de la obra. El plazo asignado no podrá ser mayor a 30 años.

7. ESQUEMA FINANCIERO

La implementación del esquema de concesión descrito, implica la estructuración del siguiente esquema financiero:





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura
Portuaria

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

Monto de las inversiones

De acuerdo a lo indicado al proyecto aprobado por la OPI del MTC en noviembre del 2009, las inversiones proyectadas referenciales alcanzan un monto total estimado de US\$ 56 millones de dólares americanos, incluyendo IGV, sujeto al desarrollo del modelo económico – financiero y que se determinará finalmente en el Contrato de Concesión.

La inversión determinada de acuerdo a lo señalado en párrafo precedente, se destinará a la ejecución y provisión de las obras y equipos que se especificarán en las bases y en el contrato de concesión, que considerarán entre otras:

- Construcción de un muelle tipo marginal
- Construcción de un atracadero para tráfico de pasajeros
- Construcción de almacenes y patio para el almacenamiento de contenedores.
- Construcción de una estructura de retención
- Construcción de edificaciones para el área administrativa y de servicio.
- Construcción de una carretera que enlace el Terminal Portuario con la carretera Tarapoto-Yurimaguas.
- Construcción de un puente sobre el río Parapapura.
- Construcción de vías de accesos secundarios que conecten la vía principal con los accesos de las diferentes plataformas de las edificaciones e instalaciones portuarias
- Equipamiento Portuario.

Estructura del financiamiento

El Nuevo Terminal Portuario de Nueva Reforma es viable socialmente y como tal determina la necesidad de un cofinanciamiento por parte del Estado por un monto aún por definir.

En tal sentido, corresponderá al Concesionario la ejecución de las obras correspondientes a la infraestructura portuaria, zonas de almacenamiento, vías de acceso, equipamiento, así como otros gastos relacionados con dichas obras. El cofinanciamiento de la concesión correspondiente a las referidas obras se definirá oportunamente incorporándose a las bases del concurso y el proyecto de contrato de concesión.

El Concesionario recuperará sus inversiones a través del mecanismo de recuperación que será contemplado en el Contrato de Concesión y que le permitirá financiar las obras o la operación y el mantenimiento, así como gestionar el cobro de las tarifas que cobrará a terceros por los servicios portuarios a prestarse, y que constituirá parte del desembolso de los compromisos contractuales del concedente

Los montos del financiamiento a cargo del Estado podrán canalizarse a través de la constitución de un Fondo y/o Fideicomiso.

Dado el carácter cofinanciado de la concesión, el Concedente otorgará compromisos firmes y/o contingentes.

La estructura de financiamiento prevé la recuperación anticipada del IGV y/o el reintegro del IGV y la depreciación acelerada de activos, dentro de los mecanismos previstos en la normatividad vigente.





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura
Portuaria

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

Las tarifas serán establecidas en el contrato de concesión considerando niveles consistentes con la economía de la región.

8. MODALIDAD Y PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN

- **Modalidad de promoción de la inversión privada**
Asociación Público Privada bajo la modalidad de Concesión: (Artículo 3 del D.L. N° 1012 y Artículo 2° del DS 059-96-PCM).
- **Modalidad bajo la cual se entregará la concesión**
 - Concurso de Proyectos Integrales: (Artículo 6°, inciso 2 del DS 059-96-PCM).
 - Precalificación de postores.
 - Cofinanciada por el Estado (Artículo 4 del D.L. N° 1012, Artículo 14°, inciso c) del DS 059-96-PCM y DS 108-2006-EF).
 - Factor de competencia: se establecerá en las bases
- **Tipo de contrato**
 - DBFOT (*design, build, finance, operate and transfer*).
 - El concesionario deberá realizar el diseño, construcción, financiamiento, Conservación y explotación del TP Yurimaguas.
- **Supervisión del cumplimiento del contrato de concesión**
 - 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 de la concesión. Se evaluará el cumplimiento de los compromisos asumidos en atención a los parámetros de inversión, operación, de servicio, entre otros previstos en el contrato.
 - La supervisión del diseño de la obra será efectuada por la Autoridad Portuaria Nacional.
 - La supervisión de la ejecución de la obra será efectuada por el OSITRAN.
- **Plazo de la concesión**
Se fijará oportunamente sin exceder el plazo máximo de 30 años que prevé la normatividad vigente.
- **Garantías**
Se considerarán al menos:
 - Garantía de validez, vigencia y seriedad de la oferta.
 - Garantía de fiel cumplimiento de contrato.
 - Contratos de estabilidad jurídica

9. DISEÑO GENERAL DEL PROCESO

El presente Plan de Promoción y la ejecución del proceso de promoción de la inversión privada se sustenta en los siguientes documentos:





PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción
de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en
Proyectos de Infraestructura
Portuaria

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA"

1. Plan Nacional de Desarrollo Portuario aprobado por Decreto Supremo N° 006-2005-MTC y modificado por Decreto Supremo N° 040-2009-MTC de fecha 25 de Noviembre de 2009.
2. Estudio de Prefactibilidad "Construcción del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Localidad Nueva Reforma" elaborado por el Consorcio TP Yurimaguas y aprobado por la OPI del MTC en noviembre de 2009.
3. Proyecto Referencial del Terminal Portuario de Yurimaguas elaborado por la APN en Julio 2009 y aprobado por Acuerdo de Directorio de APN N° 694-152-07/07/2009/D en sesión de fecha 7 de julio de 2009.
4. Oficio N° 746-2009-MTC/09.02 de fecha 06 de noviembre de 2009, mediante la cual se aprueba el Estudio de Prefactibilidad y se otorga la declaración de viabilidad del proyecto.

En coordinación con la APN, el Comité se centrará en la ejecución de las siguientes actividades para la implementación y ejecución del Concurso de Proyectos Integrales:

1. Elaboración de las bases del Concurso
2. Definición de criterios de precalificación y factor de competencia.
3. Definición de los parámetros técnicos mínimos a incluir en el contrato de concesión.
4. Identificación del mercado potencial de inversionistas
5. Convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales.
6. Elaboración del primer proyecto del contrato de concesión.
7. Seguimiento a los inversionistas potenciales y actividades de promoción.
8. Perfeccionamiento de la documentación del Concurso.
9. Precalificación de postores
10. Emisión de las diferentes versiones del contrato de concesión.
11. Análisis de los riesgos.
12. Evaluación de propuestas
13. Orogamiento de la buena pro
14. Suscripción del contrato de concesión.

10. CRONOGRAMA DEL PROCESO

El cronograma de las actividades para culminar el proceso de concesión será establecido en las bases del Concurso de Proyectos Integrales del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma; sin perjuicio de ello, a manera referencial se presenta los plazos de las principales actividades:





PERÚ

Ministerio de Economía y Finanzas

Agencia de Promoción de la Inversión Privada

Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria

“DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ”
“AÑO DE LA UNIÓN NACIONAL FRENTE A LA CRISIS EXTERNA”

| ACTIVIDADES | PLAZO PROBABLE |
|--|--|
| Publicación del acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSIÓN que aprueba el Plan de Promoción | Día 1 |
| Convocatoria del proceso y Difusión de Bases | Hasta Día 5 |
| Presentación de credenciales de los interesados (sobre 1) y Precalificación de postores | Será un proceso continuo hasta aproximadamente 15 días hábiles antes de la entrega de la versión final del Contrato de Concesión aprobado por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN |
| Entrega del contrato final | Se distribuirá a los postores, luego de la recepción del informe previo de la Contraloría General de la República sin observaciones o luego de levantadas las observaciones por parte de PROINVERSIÓN. Previamente, se entregará la versión aprobada por el Comité y posteriormente, por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN |
| Presentación de la propuesta técnica y económica (sobres 2 y 3) y apertura del sobre 2 | Hasta 30 días posteriores al evento anterior |
| Apertura de sobre 3 y otorgamiento de la Buena Pro | Hasta 7 días posteriores al evento anterior |
| Fecha de Cierre | Aproximadamente, dentro de los 60 días hábiles después de la adjudicación de la buena pro. |

LIMA, __ DE DICIEMBRE DE 2009.

