

REPÚBLICA DEL PERÚ



ProInversión

Autoridad Portuaria Nacional

(APN)

Plan de Promoción de la Inversión Privada

**CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN -
PISCO**

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA

**COMITÉ DE PROINVERSIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y DE
SERVICIOS PÚBLICOS**

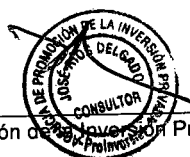


Marzo – 2008



ÍNDICE

	Páginas
1. Base Legal y Antecedentes.....	3
2. Información de interés sobre el Terminal Portuario.....	6
3. Objetivos del Plan de Promoción.....	11
4. Estructura y Objeto de la Concesión.....	11
5. Beneficios de la Concesión.....	12
6. Plazo de la Concesión.....	13
7. Esquema Financiero.....	13
8. Modalidad y Procedimiento de Otorgamiento de Concesión.....	14
9. Diseño General del Proceso.....	15
10. Cronograma del Proceso.....	16



1. BASE LEGAL Y ANTECEDENTES

- 1.1 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 esta Ley. Estas normas regulan las actividades y servicios en los terminales, infraestructura e instalaciones que conforman el Sistema Portuario Nacional (SPN).
- 1.2 La LSPN crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como un Organismo Público Descentralizado encargado del SPN.
- 1.3 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.
- 1.4 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.
- 1.5 De acuerdo con lo dispuesto en la LSPN, mediante Decreto Supremo N° 006-2005-MTC, publicado el 10 de marzo del 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.
- 1.6 Mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM del 26 de diciembre de 1996 se aprobó el Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.
- 1.7 Mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM del 27 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.
- 1.8 Mediante Ley 27111, del 11 de mayo de 1999, se transfirió a la COPRI, las funciones, atribuciones y competencias otorgadas a la PROMCEPRI.



- 1.9 Mediante Resolución Suprema N° 444-2001-EF publicada el 15 de setiembre de 2001; se constituyó el Comité Especial de Promoción de la Inversión Privada en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos.
- 1.10 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 (PROINVERSION).
- 1.11 Mediante Decreto Supremo N° 028-2002-PCM del 24 de abril de 2002 se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones de PROINVERSION.
- 1.12 Mediante la Resolución Suprema N° 228-2002-EF del 24 de setiembre de 2002, se ha cambiado 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.
- 1.13 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 – PROINVERSION, por la de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSION y se modificó su Reglamento de Organización y Funciones.
- 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 Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional y el Decreto de Urgencia N° 054-2001 y, bajo los mecanismos y procedimientos del Texto Único aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM y el Decreto Legislativo N° 674, sus normas reglamentarias y complementarias. En dicha sesión, se encargó el proceso al Comité de PROINVERSION en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos.
- 1.16 Mediante Resolución Suprema N° 098-2005-EF del 10 de Agosto de 2005 se ratificó el Acuerdo del Consejo Directivo de PROINVERSION indicado en el numeral anterior.
- 1.17 De conformidad con lo dispuesto en las Cláusulas 3.1.2 y 3.1.3 del Convenio de Cooperación, mediante Oficios N° 252-2005-APN/PD y N° 392-2005-APN/PD, la APN solicitó a PROINVERSIÓN se determine la viabilidad económico-financiera y se elaboren los Planes de Promoción de, entre otros, los siguientes

PROYECTOS: a) Terminal Portuario de Paita, b) Terminal Portuario de Chimbote, c) Terminal Portuario de Salaverry, d) Terminal Portuario General San Martín - Pisco y e) Terminal Portuario de Ilo.

- 1.18 Con fecha 16 de marzo del 2008 se publicó el Decreto Supremo N° 011-2008-MTC, mediante el cual se aprobó la modificación al Plan Nacional de Desarrollo Portuario. El referido decreto supremo establece de manera general la infraestructura portuaria a desarrollar, en el corto, mediano y largo plazo, en los terminales portuarios de Paita, General San Martín, Ilo, Iquitos y Pucallpa, incorporando posibles alternativas de solución a las necesidades de infraestructura estimadas para dichos terminales.
- 1.19 Con fecha 24 de marzo de 2008, mediante oficio N° 384-2008-APN/GG, la APN, en su calidad de conductor del proceso de promoción de la inversión privada en los referidos terminales portuarios, instruyó a PROINVERSIÓN respecto de las condiciones y supuestos bajo los cuales se deberá sustentar el proyecto correspondiente al Terminal Portuario General San Martín - Pisco, refiriéndose, entre otros, a los supuestos de demanda, tarifas y costos, así como a los requerimientos de infraestructura e inversiones, de modo que tales aspectos sean considerados para efectos de la elaboración del Plan de Promoción, bases y contrato correspondientes.



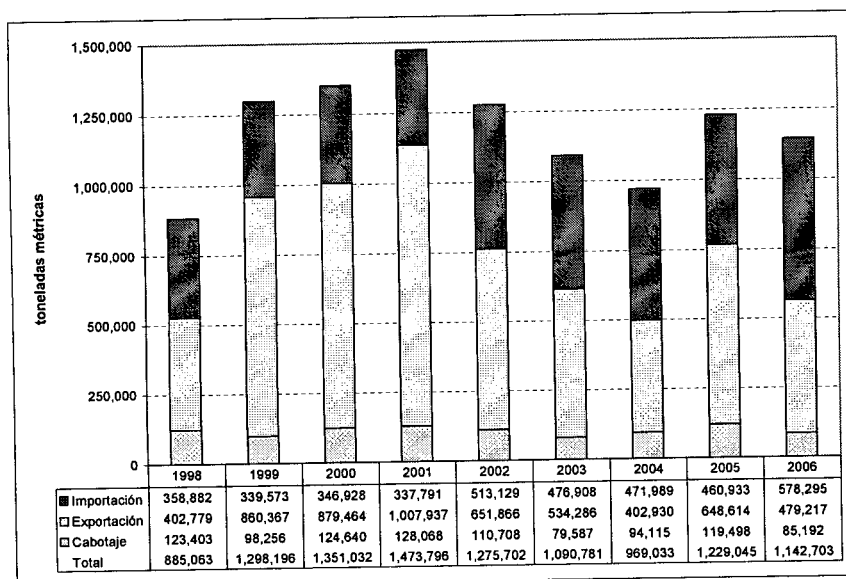
2. INFORMACION DE INTERES SOBRE EL TERMINAL PORTUARIO¹

2.1 Evolución Histórica del Movimiento de Carga en el T.P. de General San Martín – Pisco

El T.P. de General San Martín – Pisco ha experimentado una relativa variabilidad en la evolución de niveles de tráfico en el período 1998 - 2006, resultando, sin embargo, en un crecimiento anual promedio de 4% para la carga de comercio exterior. En términos de toneladas exportadas, el crecimiento anual promedio en ese período ha sido de 2%, pasando de 403 mil toneladas a 479 mil toneladas. Por otro lado, las importaciones crecieron en promedio 6% por año, pasando de 359 mil toneladas en 1998 a 578 mil toneladas en el 2006, un incremento del 61%.

El periodo 1999 a 2002 se muestra como el de mayor tráfico en la serie histórica analizada, llegándose a un pico de casi un millón y medio de toneladas en el año 2001. Los volúmenes movilizados en el año 2006 presentan, sin embargo, una reducción del 22% con el pico histórico transferido en el puerto. El periodo de mayor tráfico en el puerto presenta a las cargas de exportación como las generadoras de crecimiento significativo, principalmente sal industrial a granel, ácido sulfúrico y harina de pescado (embalaje fraccionado).

Figura 2.1.1 Evolución del Tráfico Portuario, 1998-2006



¹ Fuente: Estudio de determinación de necesidades de Infraestructura y Equipamiento de los Terminales Portuarios de Paita, General San Martín e Ilo. Informe Final de T.P. General San Martín - Pisco, elaborado por el Consorcio Cesel Ingenieros – The Louis Berger Group, Inc. Enero 2008

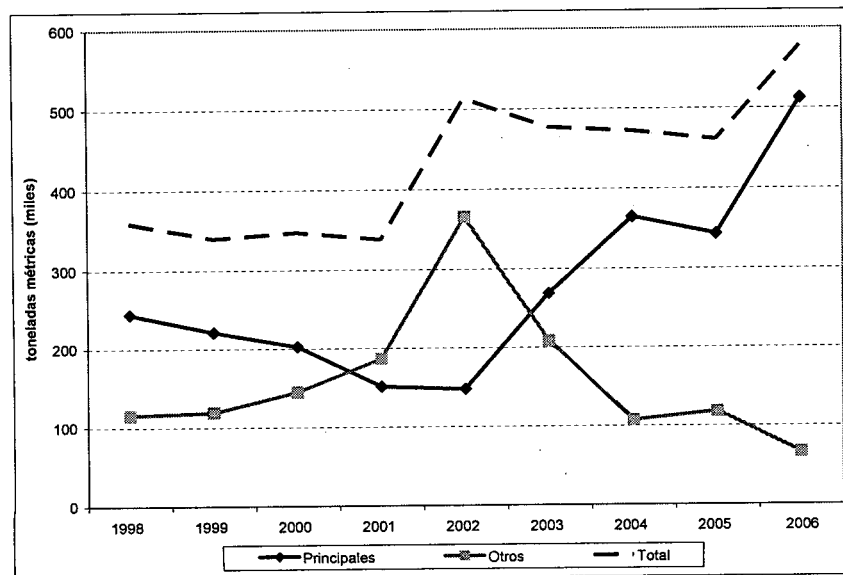
2.2 Principales cargas de Importación

En el año 2006, T.P. de General San Martín – Pisco recibió 578,295 toneladas de carga de importación, de las cuales 512,200 toneladas (89%) consistieron en cinco grupos principales de productos:

- Maíz y Trigo – 129 mil toneladas, aprox. 22% del tráfico portuario;
- Carbón (Briquetas, Bitumen y Antracita) – 104 mil toneladas, aprox. 18% ;
- Fertilizantes – 61 mil toneladas, aprox. 11% del tráfico ;
- Materiales de construcción (Barras/Fierro, Alambión) – 120 mil toneladas, aprox. 21% del tráfico portuario; y
- Chatarra – 98 mil toneladas, aprox. 17%.

Las importaciones totales han experimentado una tendencia sostenida de crecimiento en los últimos años, promediando el 6,1% anual desde 1998 y 11,4% desde 2001. Como indica la siguiente figura, los cinco productos principales también han crecido a partir del 2001 en un 28% anual en promedio, pero esto fue precedido por un periodo de decrecimiento.

Figura 2.2.1 Carga de Importación, 1998-2006



Las tendencias históricas del tráfico portuario para los grupos de productos principales de importación han presentado el siguiente comportamiento:

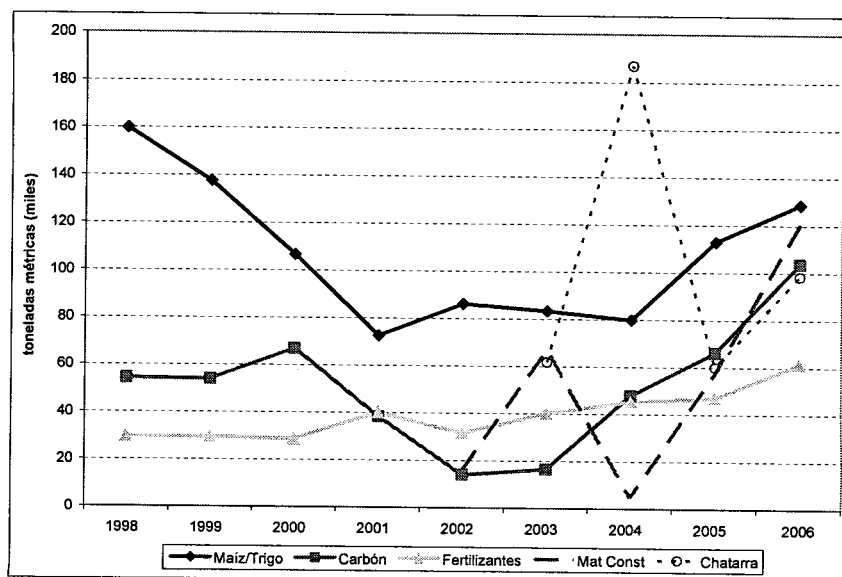
- Maíz y Trigo: La importación de estos granos experimento un decrecimiento importante entre 1998 y 2001, pasando de 160 mil a 72 mil toneladas. En los últimos cinco años ha vuelto a crecer pero sin alcanzar



su nivel anterior. En consecuencia han pasado de representar el 45% de importaciones a solo el 22%.

- **Carbón:** Ha seguido un patrón similar a la de la importación de granos, con una reducción substancial de 67 mil toneladas en 2000 hasta solo 14 mil en 2002. Pero en este caso la recuperación en los últimos años ha sido más agresiva, llegando a 104 mil toneladas el año pasado. En términos porcentuales, actualmente representa el 18% de importaciones, un nivel muy parecido al periodo 1998-2000.
- **Fertilizantes:** Han mantenido un crecimiento gradual y estable a través de la última década, pasando de 30 mil a 60 mil toneladas entre 1998 y 2006.
- **Materiales de construcción:** Estos insumos para la industria de construcción solo se empezaron a importar por el puerto a partir del año 2002 y con excepción del año 2004, han crecido muy rápidamente para llegar a 120 mil toneladas en el año 2006, o el 21% del total de importaciones.
- **Chatarra:** Este insumo para la planta local de producción de materiales derivados del acero se registra como importación por el puerto a partir del año 2003 y ha tenido una variación significativa en su tráfico, llegando en el año 2004 a un nivel de más de 180 mil toneladas pero alcanzando solamente un volumen de 98 mil toneladas en el año 2006, o el 17% del total de importaciones.

Figura 2.2.2 Productos Principales de Importación, 1998-2006



2.3 Principales Cargas de Exportación

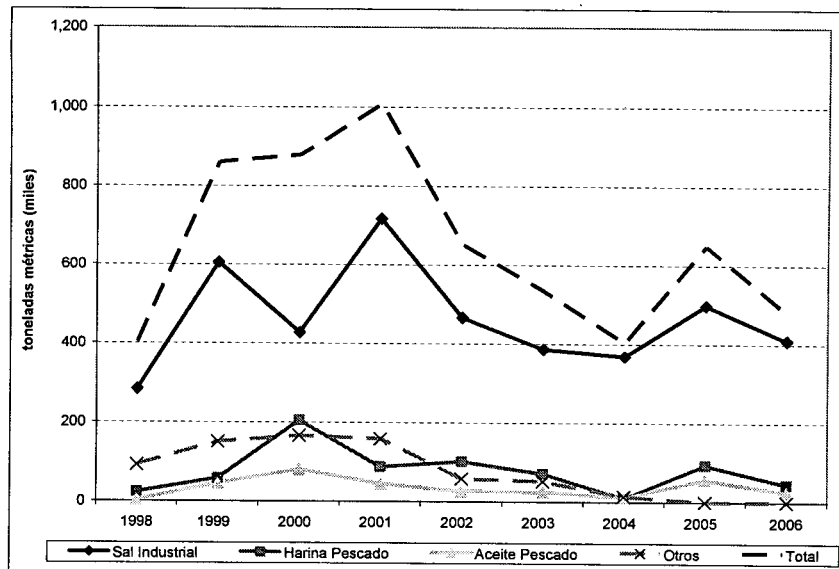
En el 2006, T.P. General San Martín – Pisco exportó 479,217 TM de carga, consistiendo la mayor parte en 3 productos específicos que en conjunto representan más del 85% de las exportaciones manejadas por el puerto. El siguiente cuadro presenta estos productos y sus principales mercados.

Cuadro 2.3.1 Principales Productos de Exportación, 2006

Producto	TM	%	Tipo	Principales Mercados
Sal Industrial	409,131	85%	Granel Sólido	USA, Canadá
Harina de Pescado	44,601	9%	Fraccionada	EU-50%, China-38%
Aceite de Pescado	25,114	5%	Granel Líquido	EU-75%, Chile-25%

La siguiente figura ilustra como las exportaciones en este puerto han tenido una fluctuación muy marcada en los últimos años, con tendencia decreciente. Mientras que en 2001 se sobrepasó el millón de toneladas, en 2006 se exportó menos de la mitad de esta cantidad. Sal industrial, como el producto principal, es responsable por más de la mitad de la carga perdida. Casi igualmente importante es que se dejó de exportar ácido sulfúrico, que representaba entre 150 y 160 mil toneladas anuales hasta 2001, antes de empezar a decaer.

Figura 2.3.2 Productos Principales de Exportación, 1998-2006



La variabilidad de los volúmenes de exportación de sal industrial se explica por lo impredecible que es la demanda. La sal exportada por el T.P. General San Martín se utiliza en Estados Unidos para el deshielo de autopistas en el invierno y, por lo tanto, la demanda de este producto fluctúa año a año sin mostrar

tendencias definidas. Sin embargo, fuentes de la industria consideran que un rango esperado de exportación puede ser definido entre 300 y 750 mil toneladas anuales.

Dos productos relacionados que han experimentado una reducción significativa en su tráfico portuario son la harina y el aceite de pescado, que alcanzaron un pico de exportación en el año 2000. Estos productos se movilizan en la actualidad principalmente por el Callao y la ventaja logística que representa su consolidación con volúmenes que se exportan por ese puerto ha sido la principal razón de la disminución de volúmenes movilizadas por el puerto de Pisco.

2.4 Efectos de la contenerización de la carga

La “contenerización” de la carga ha originado cambios radicales en la estructura, tamaño y administración de puertos y naves.

Las naves han evolucionado, incrementando su capacidad de carga a más de 12,000 TEUs, requiriendo puertos con cada vez mayor capacidad de atraque, mayor profundidad y mayor velocidad de descarga.

Otro cambio importante producto de la “contenerización” de la carga es la tendencia a construir terminales especializados principalmente para contenedores, debidamente equipados tanto en infraestructura (Grúas de muelle - pórtico o una mezcla de éstas con grúas móviles -, sistemas de transferencia - straddle carriers, reach stackers, AGVs, otros.-, sistemas de apilamiento de contenedores – Tales como Top lifter stackers, RTGs.-, amplios patios de contenedores) como en “infoestructura” contando con sistemas informáticos integrados.

Es importante resaltar que la eficiencia lograda se debe principalmente al manejo integral de la cadena logística, que responde al ritmo de carga / descarga de las grúas y aprovecha las economías de escala, optimizando las inversiones.

2.5 La administración del Terminal Portuario General San Martín - Pisco

Actualmente, la mayoría de los puertos del mundo son de tipo “Landlord” o “puerto propietario”, donde la propiedad del puerto es del Estado; la autoridad portuaria es responsable de la inversión y mantenimiento de la infraestructura común así como del desarrollo e inversión en infraestructura. Los servicios de remolcaje y practicaje son prestados por la empresa administradora portuaria o por empresas privadas. El puerto puede ser una sola unidad de negocio o puede estar dividido en terminales independientes, siendo responsable cada administrador de terminal, de la operación y mantenimiento correspondiente.

El T.P. General San Martín – Pisco mantiene un sistema “Toolport” en sus muelles existentes, donde la propiedad del puerto es del Estado, los servicios son prestados por la empresa portuaria o por empresas privadas (izaje, remolque, practicaje, etc.), la operación de carga y descarga es provista por empresas estibadoras. En competencia, la empresa portuaria es responsable del mantenimiento de la infraestructura y del equipamiento mayor (excepto los



equipos de las empresas estibadoras). La empresa portuaria es responsable de todo el desarrollo e inversión en infraestructura y equipamiento.

Si bien el T.P. General San Martín no cuenta con instalaciones para el manejo de contenedores, la configuración de su muelle marginal y su amplio espacio de almacenamiento lo hacen un terminal natural de contenedores, estimándose que la realización de refuerzos en la plataforma del muelle y en el patio de almacenamiento de contenedores permitiría el manejo de más 200,000 TEU por año frente a la capacidad actual que es del orden de los 50,000 TEU anuales, con el uso de las grúas de los barcos en las operaciones de embarque y descarga.

2.6 Finalmente cabe indicar que, habiéndose suscrito el Tratado de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos, la modernización del T. P. General San Martín - Pisco, traducida en la mejora de sus instalaciones y la dotación de sistemas modernos de almacenamiento y movilización de cargas, permitirá cumplir los estándares de servicios comprometidos, principalmente en lo que se refiere a la disminución de los tiempos de estadía y operación de las naves, contribuyendo a la competitividad de nuestro comercio.

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 CONCESION

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

- El Estado debe mantener la titularidad de la infraestructura.
- La participación privada debe convocarse a través de procesos públicos internacionales.
- Los administradores privados de las instalaciones/servicios portuarios deberán acreditar capacidad para su operación.
- Las instalaciones/servicios portuarios que se encuentren bajo administración del sector privado serán administrados y operados sobre una base no discriminatoria.



- La evaluación del contenido técnico de las propuestas en los procesos debe preceder a la evaluación económica.
- El incremento de la productividad: un objetivo prioritario del esquema de participación privada en el sector portuario, consiste en impulsar el nivel de productividad operativa de las instalaciones existentes o de aquellas que deberán construirse.
- Los proyectos en que participa el sector privado deben ser financiables.

4.1 El objeto del presente 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 T.P. de General San Martín - Pisco ubicado en el Departamento de Ica.

4.2 El concesionario tendrá a su cargo el diseño, construcción y financiamiento de la remodelación, mejoras y el equipamiento del T.P. General San Martín – Pisco, así como la operación y mantenimiento del terminal; de acuerdo a lo que se establezca en las bases y en el contrato respectivo.

4.3 De acuerdo a lo previsto en el PNDP, las bases y el contrato incorporarán un conjunto de variables e incentivos a la inversión privada dirigidos a obtener como resultado, entre otros, la reducción de costos, la agilidad en los procesos de atención a los usuarios, la mejora de la calidad en los servicios, así como la sostenibilidad del sistema. Asimismo establecerán condiciones para que, como producto de la inversión realizada, se incremente la productividad actual del terminal, cuidando que los proyectos sean financiables.

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

4.5 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 estas cumplan con todas las especificaciones mínimas contenidas en los términos de referencia de las bases y el contrato de concesión.



5. BENEFICIOS DE LA CONCESION

- Incrementar la competitividad y eficiencia del TP General San Martín – Pisco
- Alcanzar y mantener la capacidad necesaria para atender la demanda portuaria creciente.
- Reducir los costos y sobrecostos portuarios.
- Mejorar la calidad de los servicios prestados y optimizar la cadena logística.
- Optimizar el empleo y el uso de influencia.

Objetivos Administrativos

- Modernizar la administración del TP General San Martín – Pisco
- Generar una fuente de trabajo.
- Introducir criterios de productividad y administración por resultados.

Objetivos Financieros

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

6. PLAZO DE LA CONCESION

Considerando las inversiones involucradas, las recomendaciones de la Banca de Inversión, 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 y deberá permitir que el inversionista privado recupere sus inversiones con un retorno aceptable, dentro de la vigencia del contrato.

7. ESQUEMA FINANCIERO

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

7.1 Monto de las inversiones

De acuerdo a lo determinado por la APN, las inversiones proyectadas referenciales alcanzan un monto estimado de US\$ 80.04 millones, sin incluir IGV, sujeto al desarrollo del modelo económico-financiero y que se determinará finalmente con la propuesta ganadora.

La inversión indicada se destinará a la ejecución y provisión de, como mínimo, las siguientes obras y equipos:

Para el periodo 2009 – 2010 (US\$ 55.06 millones) La construcción de un nuevo Terminal de contenedores con las características siguientes:

- Un amarradero mínimo de 350m. de longitud.
- Un patio de contenedores mínimo de 12 Has
- Adquisición de dos grúas pórtico de muelle
- Adquisición de dos grúas pórtico de patio
- Adquisición de equipos adicionales

- Trabajos de dragado a -13m de profundidad marina
- Resto del muelle existente (350m.) solo mantenimiento y operación

Para el año 2022 (US\$ 24.98 millones) se realizarán mejoras y ampliación del muelle existente.

7.2 Estructura del financiamiento

El financiamiento será responsabilidad exclusiva del concesionario. Se permitirá el financiamiento con cargo a los flujos de la concesión en los términos establecidos en el contrato de concesión.

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

8. MODALIDAD Y PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN

Modalidad de promoción de la inversión privada

Concesión: (Artículo 2º del DS 059-96-PCM).

Modalidad bajo la cual se entregará la concesión

- Concurso de Proyectos Integrales: (Artículo 6º, inciso 2 del DS 059-96-PCM).
- Precalificación de postores.
- Título: Oneroso (Artículo 14º, inciso a) del DS 059-96-PCM).
- Factor de competencia: se establecerá en las bases

Tipo de contrato

- DBFOT (*design, build, finance, operate and transfer*), en el cual la APN suscribe el Contrato de Concesión, en representación del MTC.
- El concesionario deberá realizar el diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento del Terminal Portuario de General San Martín

Supervisión del cumplimiento del contrato de concesión

- Será efectuada por el 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 operación, de servicio, de inversión, entre otros previstos en el contrato.

Plazo de la concesión

- Se fijará oportunamente sin exceder el plazo máximo de 30 años que prevé la normatividad vigente.

Garantías

Se considerarán:

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

De estimarse necesaria, el contrato podrá establecer el otorgamiento de una Garantía de demanda.

9. DISEÑO GENERAL DEL PROCESO

9.1 Se ha procedido a la programación de las actividades del proceso que hagan factible el inicio de su implementación en forma inmediata.

9.2 En este sentido, del análisis de las condiciones y características del proceso, se ha determinado la siguiente secuencia de actividades necesarias para su puesta en marcha:

• Actividades ejecutadas

A la fecha, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos ha recibido los siguientes documentos:

1. Plan Nacional de Desarrollo Portuario aprobado por Decreto Supremo N° 006-2005-MTC y modificado por Decreto Supremo N° 011-2008-MTC.
2. Determinación de Necesidades de Infraestructura y Equipamiento de los Terminales Portuarios de Paita, General San Martín e Ilo. Informe Final de T.P. General San Martín - Pisco, elaborado por el Consorcio Cesel Ingenieros – The Louis Berger Group, Inc. Enero 2008.
3. Plan Maestro de Desarrollo del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional y aprobado por Acuerdo de Directorio de APN el 28 de enero de 2008.
4. Estudios de Preinversión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional. Marzo 2008.

• Actividades por ejecutar

Con el respaldo de un asesor económico financiero y un asesor legal, especialistas en procesos de concesión de infraestructura, y en estrecha coordinación con la Autoridad Portuaria Nacional, el Comité se centrará en la ejecución de las siguientes actividades para la convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales:

1. Definición de criterios de precalificación y factor de competencia.
2. Definición de los parámetros técnicos mínimos a incluir en los Términos de referencia.
3. Análisis de los riesgos.



4. Identificación del mercado potencial de inversionistas
5. Elaboración de las Bases del Concurso
6. Elaboración del Contrato de Concesión.
7. Seguimiento a los inversionistas potenciales. Road show.
8. Perfeccionamiento de la documentación del Concurso.
9. Convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales.
10. Implementación y conducción del Proceso
11. Suscripción del contrato de concesión.

La implementación y conducción del proceso implica el cumplimiento de las actividades del concurso, tal como se detalla en el cronograma referencial del proceso.

10. CRONOGRAMA DEL PROCESO

El cronograma referencial de las actividades principales para culminar el proceso de concesión es el siguiente (en días calendarios):

ACTIVIDADES	FECHA/PLAZO PROBABLE
Publicación de la R.S. que aprueba el Plan de Promoción	Día 1
Convocatoria del proceso y Difusión de Bases	Día 5
Presentación de credenciales de los interesados y Precalificación de postores (sobre 1)	Hasta 30 días antes de la presentación de las propuestas técnicas y económicas (sobres N°2 y N°3)
Entrega de la versión final del contrato	Dentro de los 150 días posteriores a la difusión de las Bases, incluyendo las opiniones del MTC, APN, OSITRAN, MEF y aprobación del Consejo Directivo de PROINVERSION
Presentación de la propuesta técnica y económica (sobres 2 y 3) y apertura del sobre N°2	Hasta 30 días posteriores al evento anterior
Apertura de sobre N°3 y otorgamiento de la Buena Pro	Hasta 15 días posteriores al evento anterior
Fecha de Cierre	Aproximadamente, dentro de los 60 días después de la actividad anterior.

Lima, 24 de marzo de 2008.