

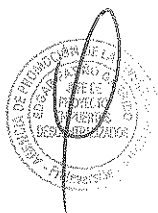
REPÚBLICA DEL PERÚ



PERÚ

Autoridad Portuaria
Nacional

**Modificación del 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 Portuaria – PRO
PUERTOS**



Enero – 2011

ÍNDICE

	Páginas
1. Base Legal y Antecedentes.....	3
2. Información de interés del Terminal Portuario General San Martín.....	10
3. Objetivos del Plan de Promoción.....	15
4. Estructura y Objeto de la Concesión.....	15
5. Beneficios de la Concesión.....	18
6. Plazo de la Concesión.....	19
7. Esquema Financiero.....	19
8. Modalidad y Procedimiento de Otorgamiento de Concesión.....	19
9. Diseño General del Proceso de Promoción.....	20
10. Cronograma del Proceso.....	21

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 (en adelante TP GSM) 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 TP GSM, 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.
- 1.20 Con fecha 25 de marzo de 2008, la APN y el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, aprobaron el Plan de Promoción del Terminal Portuario General San Martín – Pisco (en adelante, TP GSM). Dicho acuerdo fue ratificado mediante Resolución Suprema N° 041-2008-EF de fecha 05 de abril.
- 1.21 Con fecha 10 de abril del 2008, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN, contando con la opinión favorable del Directorio de la APN, aprobó las Bases del Concurso Público de Proyectos Integrales para la Concesión del Terminal Portuario General San Martín – Pisco. La convocatoria del Concurso y la publicación de las Bases se efectuaron el viernes 11 de abril del 2008.
- 1.22 Mediante acuerdo de Comité adoptado en su sesión de fecha 11 de agosto de 2008, se aprobó efectuar el Concurso por Invitación para la Contratación de una Consultora que elabore un Estudio para la reformulación del Proyecto Referencial para la inversión del TP GSM (en adelante, el Concurso por Invitación), a solicitud de la APN.
- 1.23 Mediante acuerdo de Comité adoptado en su sesión de fecha 8 de setiembre de 2008, se acordó comunicar a los Postores del Concurso, a través de la Circular N° 9 de fecha 8 de setiembre de 2008, lo siguiente:
- Se encuentra en ejecución el proceso de selección del consultor que realizará el estudio de definición de las inversiones en el TP GSM.
 - El 29 de setiembre de 2008, se abrió el Sobre N° 2 (Propuesta Económica) del Concurso por Invitación referido en el primer punto del acuerdo al que se refiere el numeral precedente, cuyo objeto es la contratación de una consultora que elabore un Estudio para la reformulación del Proyecto Referencial para la inversión del TP GSM.

- En base al estudio referido en el numeral precedente, la APN definirá las exigencias mínimas de inversiones y equipamiento para el indicado Terminal Portuario.
- Las fechas establecidas en el Cronograma del Concurso contenido en el Anexo 12 de las Bases, referidas a las actividades de Precalificación, Contrato y Presentación de Propuestas, serán comunicadas posteriormente mediante circular.

- 1.24 Con fecha 12 de noviembre de 2008 se suscribió el contrato correspondiente con la consultora Gallegos Casabonne Arango Quesada Ingenieros Civiles, ganadora del Concurso por Invitación.
- 1.25 Mediante Resolución Suprema N° 036-2009-EF de fecha 22 de marzo de 2009, se constituyeron los nuevos Comités Especiales de PROINVERSIÓN, creándose, entre otros, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria – PRO PUERTOS (en adelante, el Comité).
- 1.26 Con Oficio N° 397-2009-APN/GG recibido con fecha 26 de marzo de 2009, la APN remitió a PROINVERSIÓN el proyecto referencial reformulado del TP GSM aprobado por acuerdo del Directorio de la APN N° 629-143-19/04/2009/D, solicitando se realicen las acciones correspondientes para la promoción de la inversión privada en el referido terminal portuario.
- 1.27 El 20 de abril de 2009, mediante Acuerdo de Comité de Infraestructura 610-16-2009-Puertos, el Comité aprobó las modificaciones al Plan de Promoción de la Inversión Privada del TP GSM. Asimismo, mediante Acuerdo de Comité de Infraestructura 610-19-2009-Puertos, el Comité aprobó las modificaciones a las Bases del Concurso. Las modificaciones de ambos documentos fueron remitidas a la APN para su aprobación.
- 1.28 Mediante Oficio N° 521-2009-APN/GG de fecha 21 de abril de 2009, la APN remitió el Acuerdo N° 645-147-21/04/2009/D de su Directorio celebrado el 21 de abril de 2009, aprobando las Bases del Concurso del TP GSM, considerando las sugerencias presentadas en el Informe N° 070-2009-APN/DIPLA, y la modificación del Plan de Promoción de la Inversión Privada del TP GSM.
- 1.29 El 30 de abril de 2009 se publicó la Resolución Suprema N° 047-2009-EF designando a los miembros permanentes de los Comités Especiales de PROINVERSIÓN, entre ellos del Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Portuaria – PRO PUERTOS (en adelante, el Comité).
- 1.30 Mediante Decreto Supremo N° 018-2009-MTC publicado el 7 de mayo de 2009, se modificó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario respecto al TP GSM.
- 1.31 En sesión de fecha 11 de mayo de 2009, el Comité aprobó nuevas modificaciones a las Bases, entre ellas, las sugeridas por la APN.
- 1.32 Con fecha 13 de mayo de 2009, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó las modificaciones al Plan de Promoción y a las Bases del Concurso. El



acuerdo referido a la modificación del Plan de Promoción se publicó en el Diario Oficial El Peruano el 19 de mayo de 2009.

- 1.33 El 19 de mayo de 2009 se publicó la Circular N° 10 con el TUO de Bases y Cronograma del Concurso.
- 1.34 En función a lo anterior, el 21 de mayo de 2009 se emitió la Circular N° 11 modificando la fecha de entrega del Segundo Proyecto de Contrato, estableciéndose la fecha límite el 27 de mayo de 2009.
- 1.35 Con fecha 26 de mayo de 2009, se recibió de la APN, el Acuerdo N° 664-149-19/05/2009/D adoptado por su Directorio de fecha 19 de mayo de 2009, modificando el área de la concesión del TP GSM y modificando por lo tanto, el Proyecto Referencial del TP GSM.
- 1.36 En sesión de fecha 05 de junio de 2009, el Directorio de la APN aprobó el segundo proyecto de contrato de concesión del TP GSM, con algunos ajustes relacionados a las inversiones propuestas por PROINVERSIÓN.
- 1.37 De conformidad con el Cronograma establecido en la Circular N° 12, el Segundo Proyecto de Contrato del TP GSM se remitió a los postores el 8 de junio de 2009, a través de la Circular N° 13, el mismo que fue complementado con la Circular N° 14 emitida el 15 de junio de 2009. Cabe precisar que el Segundo Proyecto de Contrato fue aprobado por el Directorio de la APN a través del Acuerdo N° 676-150-05/06/2009/D en su sesión de fecha 5 de junio de 2009.
- 1.38 Asimismo, mediante Circular N° 15, se comunica la modificación de la fecha de entrega del Tercer Proyecto de Contrato.
- 1.39 En sesión de fecha 20 de julio de 2009, el Comité acordó postergar la fecha de entrega del Tercer Proyecto de Contrato del TP GSM y comunicar a los postores que la nueva fecha de entrega del referido Proyecto de Contrato será comunicado próximamente mediante Circular; acuerdo que fue comunicado mediante Circular N° 16 del 20 de julio de 2009.
- 1.40 El 24 de julio de 2009, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó las nuevas fechas para la presentación de los Sobres N° 2 y 3 y adjudicación de la buena pro, estableciéndolas para el 17 y 18 de diciembre de 2009, respectivamente. Cabe precisar que dichas fechas, así como las demás fechas del nuevo cronograma, fueron aprobadas por el Directorio de la APN en sesión de fecha 21 de julio de 2009. El nuevo cronograma fue comunicado a los postores mediante Circular N° 17 de fecha 30 de julio de 2009.
- 1.41 El 16 de setiembre de 2009, mediante oficio N° 957-2009-APN/GG, la Gerencia General de la Autoridad Portuaria Nacional, comunica a la Jefatura de Proyectos en Puertos de PROINVERSIÓN, la certificación del Acuerdo del Directorio N° 732-156-10/09/2009/D celebrado el 10 de setiembre, con la cual se resuelve modificar las inversiones obligatorias para el Concurso de Proyectos Integrales para la concesión del Terminal Portuario General San Martín, en lo referido a:



- Fase I: Obras mínimas iniciales, específicamente lo correspondiente al equipamiento para el amarradero multipropósito, proponiéndose una grúa móvil sobre llanta en lugar de una grúa pórtico de muelle.
- Fase II: Obras mínimas en función a la demanda, específicamente lo correspondiente al equipamiento para el amarradero multipropósito, proponiéndose: una grúa pórtico de muelle cuando se movilice por el terminal 30 mil TEUs.

1.42 Posteriormente, se realizaron modificaciones al Cronograma del Concurso, mediante las Circulares N° 18 y N° 19 del 22 de setiembre y 6 de octubre de 2009, respectivamente, referidas a la entrega del Tercer Proyecto de Contrato, las consultas al Tercer Proyecto de Contrato y la entrega de la Versión Final del Contrato aprobado por Comité.

1.43 Después de evaluar la situación del TP GSM mediante Circular N° 20 del 30 de Octubre, se comunica la revisión de las características y condiciones del proyecto y se posterga el plazo previsto para la absolución de consultas relativas a las Bases, el cual será comunicado mediante Circular.

1.44 Mediante Circular N° 21, del 09 de noviembre de 2009, el Comité absuelve las consultas a las Bases.

1.45 En diciembre de 2009, el Directorio de FONAFE dispuso mediante Acuerdo N° 006-2009/012-FONAFE, instruir al Directorio de ENAPU, para que lleve a cabo la rehabilitación del TP GSM, para dicho fin destinó el monto obtenido como indemnización por el siniestro ocurrido en agosto de 2007

1.46 En sesión de fecha 07 de diciembre de 2009, el Comité acordó postergar la fecha de presentación de los sobres N° 2 y N° 3 (propuestas técnica y económica) así como la fecha establecida para la apertura del sobre N° 3 y otorgamiento de la buena pro, del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión del TP GSM contenido en el anexo 12 de las Bases y que las nuevas fechas serían comunicadas posteriormente mediante circular. Decisión comunicada mediante Circular N° 22, del 17 de diciembre de 2009.

1.47 Mediante Oficio N° 657-2010-APN/GG del 15 de julio del 2010, el Gerente General de la APN hace de conocimiento de PROINVERSIÓN que ENAPU S.A. suscribió el contrato de ejecución de obras para la reparación de los amarraderos 1A y 1B, incluyendo la demolición de los amarraderos 1C y 1D del TP GSM. Al mismo tiempo solicita reiniciar el proceso de promoción de la inversión privada del TP GSM.

1.48 Mediante Oficio N° 675-2010-APN/GG del 21 de julio del 2010, el Gerente General de la APN remite copia del contrato suscrito entre ENAPU S.A. y Consorcio Portuario San Martín para la ejecución de las obras de reparación de los amarraderos 1A y 1B, incluyendo la demolición de los amarraderos 1C y 1D del TP GSM.

1.49 Mediante Oficio N° 214-2010/JP-PUE-DAT/PROINVERSIÓN, del 16 de agosto de 2010, la Jefatura de Proyectos en Puertos de PROINVERSIÓN, solicita a la



Autoridad Portuaria Nacional, la remisión del Proyecto Referencial Reformulado, sobre la base del cual se llevarán a cabo las modificaciones al Plan de Promoción y Bases del Concurso, y de este modo, activar el Proceso de Promoción de la Inversión Privada del TP GSM.

- 1.50 Con fecha 21 de setiembre de 2010, la APN, comunica a PROINVERSIÓN, el Acuerdo N° 896-198-21/09/2010/D adoptado por el Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional, y por el cual se aprueba la reformulación de las inversiones del proyecto referencial del TP GSM.
- 1.51 Mediante Oficio N° 1059-2010-APN/GG de fecha 30 de noviembre de 2010, la Gerencia General de la Autoridad Portuaria Nacional, comunica su aceptación al levantamiento de observaciones al Informe N° 2A: Informe de Avance de la Valuación Económica Financiera del TPGSM.
- 1.52 Mediante Oficio N° 349-2010/JP-PUE-DAT/PROINVERSIÓN, del 21 de diciembre, la Jefatura de Proyectos Portuarios Descentralizados, solicita a la Gerencia General de la APN, precisar si la demanda y los ajustes a las partidas presupuestales de las inversiones, incorporadas en el Informe VF2A del Consultor consorcio Indesmar-EGP, se encuentran aprobadas por su Directorio.
- 1.53 Mediante Resolución Suprema N° 051-2010-EF, Resolución Suprema N° 070-2010-EF y Resolución Suprema N° 140-2010-EF, del 25 de diciembre de 2010, se designaron a los actuales Miembros Permanentes del Comité.
- 1.54 Con fecha 11 de Enero de 2011, la APN, comunica a PROINVERSIÓN, el Acuerdo 939-213-11/01/2011/D adoptado por el Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional, y por el cual indica la conformidad a la demanda propuesta por el Consultor así como precisa las inversiones que deben ser consideradas en la reformulación de las inversiones del proyecto referencial del TP GSM.

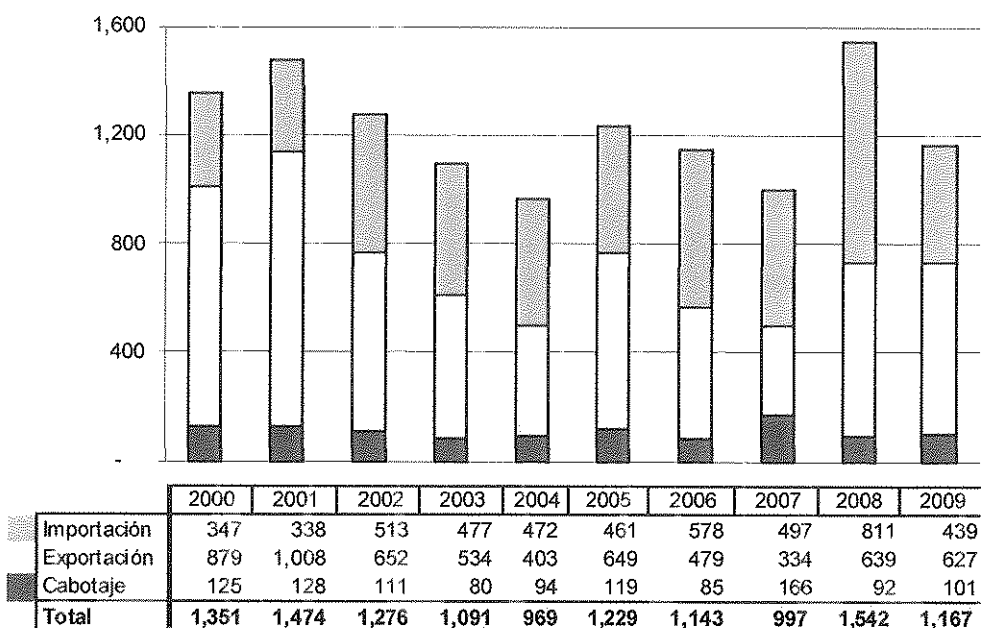
2. INFORMACION DE INTERES SOBRE EL TERMINAL PORTUARIO GENERAL DE SAN MARTÍN

2.1 Evolución Histórica del Movimiento de Carga en el TP GSM

El TP GSM ha experimentado una relativa variabilidad en la evolución de niveles de tráfico en el período 2000 - 2009, resultando sin embargo, en un tráfico promedio de carga por año, superior al millón doscientos mil. En términos de toneladas exportadas, el tráfico de carga cayó en 3.6%, mientras que las importaciones registraron un incremento en el tráfico de 1.6%.

El periodo 2000 a 2009 muestra dos máximos importantes en el tráfico de carga, que corresponden a los años 2001 y 2008. El máximo histórico corresponde al año 2008, cuyo tráfico de carga se encuentra liderado por la carga de importación, principalmente por la importación de barras y derivados de acero para la construcción, mineral de hierro y chatarra. En lo que respecta a las exportaciones, la principal carga de tráfico la constituye la sal industrial, seguido de la harina de pescado y aceite de pescado.

Figura 2.1.1 Evolución del Tráfico Portuario, 2000-2006 (Miles TM)



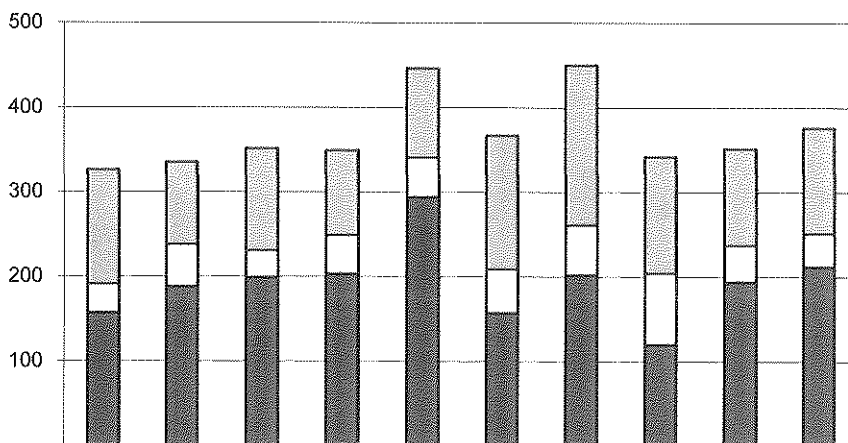
2.2 Principales cargas de Importación

En el año 2009, el TP GSM recibió 439 mil toneladas de carga de importación, de las cuales 407 mil toneladas (93%) consistieron en cinco grupos principales de productos:

- Maíz y Torta de soya – 125 mil toneladas, aprox. 29% del total de carga por importación;
- Chatarra – 93 mil toneladas, aprox. 21%.
- Briquetas de acero y mineral de hierro – 91 mil toneladas, aprox. 21% ;
- Barras de construcción – 59 mil toneladas, aprox. 13%.
- Fertilizantes – 39 mil toneladas, aprox. 9% del tráfico de carga por importación.

Las importaciones totales han experimentado una tendencia de crecimiento en los últimos años, con un crecimiento promedio anual de 1,6% para el período comprendido entre 2000-2009. En dicho período se presentaron dos picos importantes, 2004 y 2006. En el 2004 el crecimiento de las importaciones se debió al incremento en la importación de insumos para la industria acerera, y en el 2006, el incremento se explicó principalmente por el volumen de carga de cereales.

Figura 2.2.1 Carga de Importación, 2000-2009 (Miles de TM)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Cereales	135	97	120	100	105	158	189	138	114	125
Fertilizantes	34	50	32	46	47	52	59	84	43	39
Chatarra, Mineral de hierro, Barras y Carga General	157	188	199	203	294	157	202	120	194	212
Total	326	335	351	349	446	367	450	342	351	376

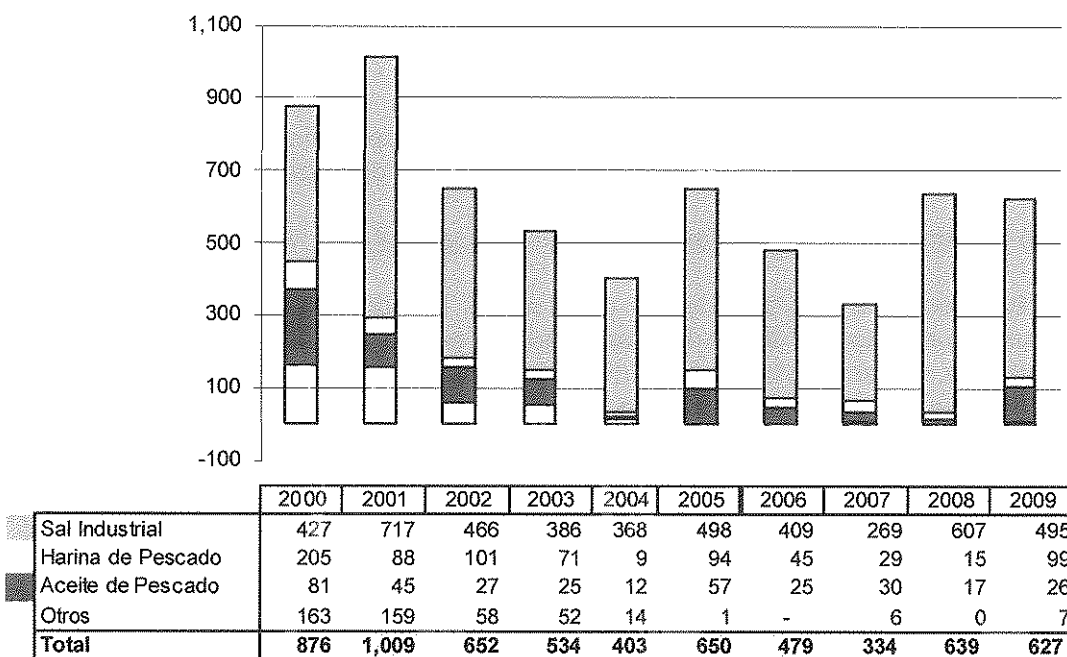
2.3 Principales Cargas de Exportación

En el 2009, el TP GSM exportó 627 mil TM de carga, consistiendo la mayor parte en 3 productos específicos que en conjunto representan el 99% de las exportaciones manejadas por el puerto.

Cuadro 2.3.1 Principales Productos de Exportación, 2009

Producto	TM	%	Tipo
Sal Industrial	495,474	79%	Granel Sólido
Harina de Pescado	98,563	16%	Fraccionada
Aceite de Pescado	26,348	4%	Granel Liquido

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 el 2001 se sobrepasó el millón de toneladas, en el 2007 se exportó menos de la mitad de esta cantidad. La sal industrial, como principal producto de exportación, es responsable por más de la mitad de la carga exportada. Una pérdida importante, es la carga de ácido sulfúrico, que se dejó de exportar y la cual representaba entre 150 y 160 mil toneladas anuales hasta el 2001, antes de empezar a decaer.

Figura 2.3.1 Productos Principales de Exportación, 2000-2009


La variabilidad de los volúmenes de exportación de sal industrial se explica por lo impredecible que es la demanda. La sal exportada por el TP GSM 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. De acuerdo al registro histórico, esta carga se puede definir 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 en contenedores ha sido la principal razón de la disminución de volúmenes movilizados por el TP GSM.

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 remolaje 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 TP GSM 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 TP GSM 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 distintos Tratados de Libre Comercio, entre ellos el Tratado de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos, la modernización del TP GSM, 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. Además, es importante tener en cuenta que las expectativas acerca del crecimiento económico del país y en particular de la región sobre el cual el TP GSM ejerce influencia, tendrán un impacto marcadamente positivo sobre el volumen esperado de carga, lo cual permite posicionar al TP GSM como un puerto atractivo.

Figura 2.6.1 Proyecciones de carga no contenedorizada, 2010-2040

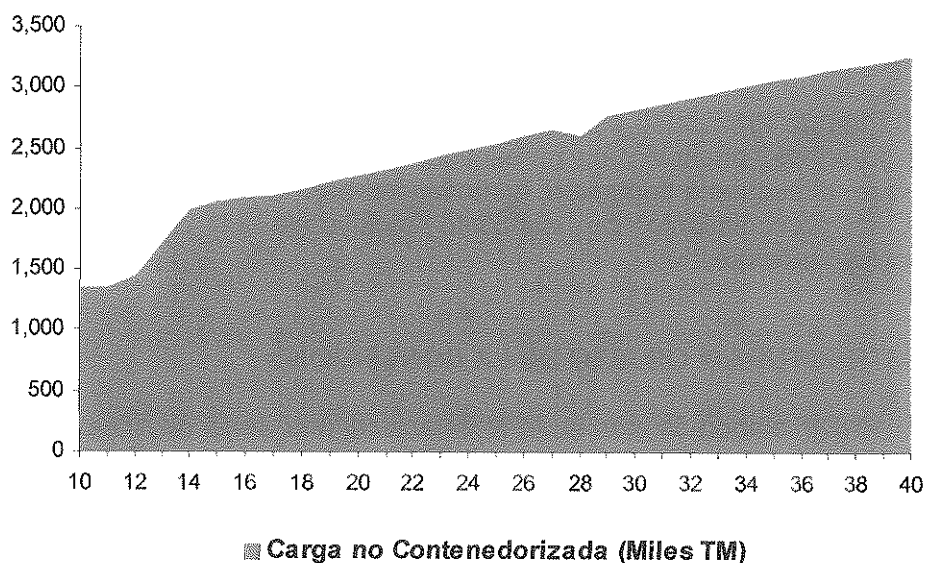
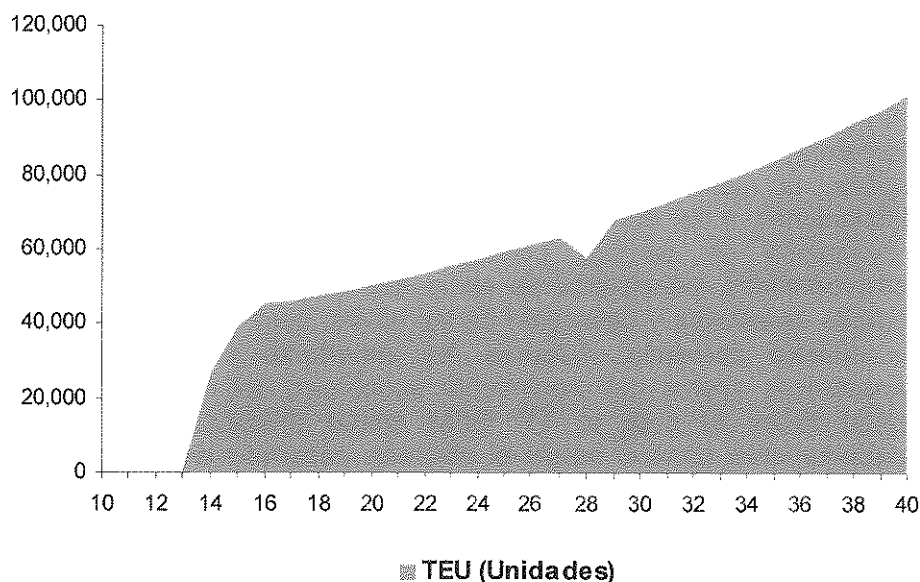


Figura 2.6.2 Proyecciones de carga contenedorizada, 2010-2040



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, el objeto y plazo, 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 PNPD 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.

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 TP GSM ubicado en el Departamento de Ica.

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

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 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.

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.

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.

El desarrollo de la propuesta para la modernización del TP GSM, de acuerdo a la reformulación de las inversiones del Proyecto Referencial elaborado por la APN, tendría un monto de inversión referencial (infraestructura y equipamiento) aproximado de US\$ 110.95 millones (incluido IGV), que comprenden US\$ 55.82 millones de Obras Mínimas Iniciales y US\$ 55.13 millones que se activarían de acuerdo al nivel de demanda alcanzado, y tendrían la siguiente distribución general:

Obras Mínimas Iniciales

- Infraestructura
 - Construcción y modernización de los amarraderos 3 y 4. La dimensión del muelle deberá ser de 350m x 36m con capacidad para soportar grúas pórticos.
 - Patio de almacenamiento para la carga granel y otras cargas, de un área de 4 Ha de las cuales como mínimo 1 Ha se destinará al almacenamiento temporal de contenedores con pavimento de adoquines. El resto del patio será de asfalto..
 - Construcción de infraestructura de apoyo del patio de almacenamiento: rehabilitación del almacén 2
 - Dragado para llegar a una profundidad de hasta -14m, en el Amarradero Multipropósito (de graneles y otras cargas), zonas de maniobra y Canal de Ingreso.
 - Interconexión del TP GSM con el sistema eléctrico.
 - Remodelación Edificio administrativo e Instalaciones aduana y SUNAT, otros.
- Equipamiento
 - Grúa móvil sobre llantas (2)
 - Reach-stacker - kalmal drf-450-65c o similar (1)
 - Side pick - kalmal dce de 8 ton o similar (1)
 - Yard tractor (3)
 - Chasis de contenedores - "bomb cart" (3)
 - Equipo móvil carga granel sólido limpio (1)
 - Equipo patio carga granel:
 - Tractor de 5,000 lbs (1),
 - Montacarga de horquilla (1),
 - Grúa de 18 ton (1) y
 - Vagonetas (2).

Obras Mínimas en función de la demanda

Al alcanzar los 30 mil TEU

- Grúa pórtico (1)

Al alcanzar una demanda de 3 millones de toneladas

Infraestructura

- Ampliación del patio de almacenamiento para la carga a granel y otras cargas hasta alcanzar un área de 5.25 Ha.
- Construcción de Silo.

Equipamiento

- Equipo automatizado granel sólido limpio:
 - Equipo especializado con rueda (1) y
 - Sistema de abastecimiento al silo (1).

Al alcanzar una demanda de 100 mil TEU

Infraestructura

- Modernización de los actuales amarraderos 1 y 2. El Amarradero para Contenedores deberá tener una longitud de 350 m y ancho de 36 m, con capacidad para soportar grúas pórticos.
- Patio de contenedores área inicial de 4 ha.
- Dragado para llegar a una profundidad de hasta -14m, en el Amarradero para Contenedores, zonas de maniobra y canal de ingreso.

Equipamiento

- Grúa Pórtico (1)
- Equipo Patio Carga Contenedores:
 - Grúa pórtico RTG - Kone 16 llantas RTG o similar (2)
 - Chasis de Contenedores - "Bomb Cart" (3).
 - Yard Tractor (3)

5. BENEFICIOS DE LA CONCESION

- Incrementar la competitividad y eficiencia del TP GSM.
- 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 en la zona de influencia.

Objetivos Administrativos

- Modernizar la administración del TP GSM
- 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

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

7. ESQUEMA FINANCIERO

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 réintegro 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 TP GSM

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.

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 DE PROMOCIÓN

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 Portuaria 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.
5. Estudio para la reformulación de las Inversiones del Proyecto Referencial para la inversión privada del Terminal Portuario General San Martín – Pisco, elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional. Setiembre 2010.

• Actividades por ejecutar

Habiendo coordinado con la APN, 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. Modificación de las Bases del Concurso
6. Modificación 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
Ratificación del Acuerdo de Consejo Directivo de PROINVERSION que aprueba la modificación del Plan de Promoción.	Día 1
Entrega de Bases modificado	Hasta el Día 7
Presentación del Sobre 1 de los interesados (documentos de precalificación).	Será un proceso continuo hasta aproximadamente 15 días hábiles antes de la entrega de la versión final del Contrato aprobado por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN
Entrega de la versión final del Contrato aprobado por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN	Se distribuirá a los postores, luego de la aprobación por el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN
Presentación de la propuesta técnica y económica (sobres 2 y 3) y apertura del sobre N° 2	Hasta 2 días posteriores a la recepción del informe previo de la Contraloría General de la República sin observaciones
Apertura de sobre N° 3 y otorgamiento de la Buena Pro	Hasta 2 días posteriores al evento anterior

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

Lima, 19 de enero de 2011.