

REPÚBLICA DEL PERÚ



**Autoridad Portuaria Nacional
(APN)**

Plan de Promoción de la Inversión Privada

CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA

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

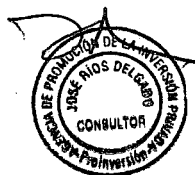


Marzo – 2008



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..... | 13 |
| 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 trabajen 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° 381-2008-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 de Paita, 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

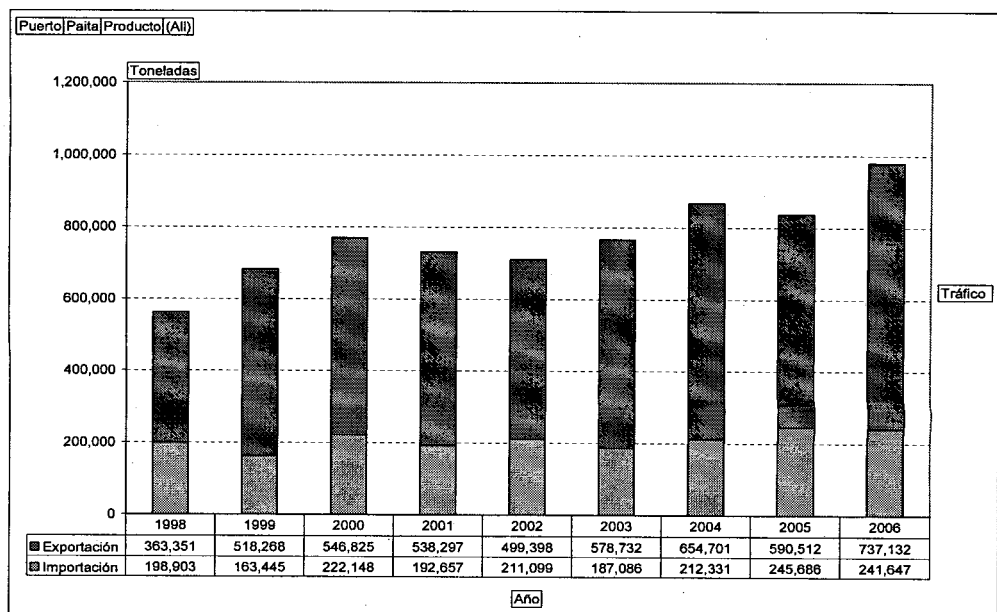
2.1 Evolución Histórica del Movimiento de Carga en el T.P. de Paita

El TP de Paita ha experimentado un crecimiento sostenido en los últimos 8 años, especialmente en lo que se refiere a la carga de exportación. El crecimiento anual promedio desde 1998 al 2006 ha sido de 9%, pasando de 363 mil toneladas a 737 mil toneladas, un incremento de más del 100% para el periodo. Por otro lado, las importaciones crecieron en promedio 2% por año, pasando de 199 mil toneladas en 1998 a casi 242 mil toneladas en el 2006, un incremento del 21%.

El crecimiento de carga contenerizada es aún más notable, con un crecimiento promedio anual de 44% desde el año 1998 al 2006. Los contenedores de exportación han promovido el extraordinario desarrollo de este tráfico, pasando de tan sólo 6250 TEU en 1998 a casi 56 mil TEU en el 2006, un crecimiento anual promedio de 45% para el periodo. Tomando en cuenta una serie histórica desde el año 2000, el crecimiento anual promedio ha sido de 18%, aún un índice altamente significativo.

En cuanto a la carga contenerizada de importación, el tráfico pasó de tan sólo 3160 TEU en 1998 a 33 mil TEU en el 2006, un crecimiento anual promedio de 34% para el periodo. Tomando en cuenta una serie histórica desde el año 2000, el crecimiento anual promedio ha sido de 9%.

Figura 2.1 Evolución del Tráfico Portuario, 1998-2006



Fuente: Elaboración del Consultor con información de ENAPU.

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. Paita, elaborado por el Consorcio Cesel Ingenieros – The Louis Berger Group, Inc. Enero 2008

2.2 Principales Cargas de Importación

En el año 2006 el TP de Paita recibió 241 647 toneladas métricas (tm) de carga de importación, de los cuales 163 320 tm (68%) fueron graneles sólidos y solamente 28 970 tm (12%) fue contenedorizada. Estas importaciones han experimentado una tendencia de crecimiento en los últimos años, promediando el 2,5% anual desde 1998.

Los dos productos de mayor importancia son el trigo y la úrea, que entre los dos representan el 44% de las importaciones totales y el 65% de los graneles sólidos. El crecimiento de carga de importación se debe mas bien a una diversificación hacia la importación de otros graneles sólidos tales como maíz y otros tipos de fertilizantes químicos.

2.3 Principales Cargas de Exportación

En el año 2006, el TP de de Paita exportó 737 132 toneladas métricas (tm) de carga, la mayor parte de la cual consiste en un grupo de dos productos hidrobiológicos y cuatro productos agrícolas exportados en contenedores. A estos se puede agregar cuatro derivados de pescado que en su conjunto también representan una cantidad importante. Estos productos principales actualmente contabilizan más del 90% de las exportaciones manejadas por el puerto. El cuadro siguiente presenta estos productos con sus principales características, incluyendo sus mercados más importantes.

Cuadro 2.3
Principales Productos de Exportación, 2006

| Producto | TM | % | Tipo | Principales Mercados |
|---------------------|---------|-------|----------------------|-----------------------|
| Pota Calamares | 208 862 | 28,3% | Contenerizado - 100% | España-50%, China-19% |
| Harina de Pescado | 125 032 | 17,0% | Contenerizado - 86% | China-50%, Japón-11% |
| Otros Marítimos (*) | 60 205 | 8,2% | Contenerizado - 100% | China-82% |
| Mangos | 88 269 | 12,0% | Contenerizado - 100% | EU-51%, USA-44% |
| Café | 84 466 | 11,5% | Contenerizado - 100% | EU-75%, USA-18% |
| Plátano | 58 555 | 7,9% | Contenerizado - 100% | USA-51%, EU-41% |
| Frijol | 40 411 | 5,5% | Contenerizado - 100% | España-48%, USA-43% |

* Otros: aceite de pescado, conservas de pescado, pescado congelado y langostinos.
Fuente: Elaboración del Consultor con información de ENAPU.

2.4 Competencia y Complementariedad de Paita con Otros Puertos Nacionales

El TP de Paita es el segundo puerto más importante del país en cuanto a volúmenes de carga contenerizada transferida (ver cuadro siguiente). Aún cuando la importancia de Callao sigue siendo significativa, otros puertos nacionales han desarrollado un importante comercio de carga contenerizada

gracias al desarrollo de exportaciones tradicionales y no tradicionales y a la consiguiente generación de servicios requeridos por las líneas navieras.

Cuadro 2.4 Volúmenes de Carga Contenerizada Transferida en los Principales Puertos Nacionales

| Puerto | Año 2005 | | Año 2006 | |
|-----------|-----------|--------|-----------|--------|
| | TM* | Puesto | TM* | Puesto |
| Callao | 6 833 813 | 1 | 6 323 139 | 1 |
| Paita | 622 744 | 2 | 737 734 | 2 |
| Ilo | 11 765 | 5 | 142 547 | 3 |
| Salaverry | 65 058 | 4 | 125 052 | 4 |
| Chimbote | 38 046 | 3 | 38 298 | 5 |

Nota: Toneladas Métricas de carga contenedorizada (importaciones, exportaciones). Se considera esta medida más relevante que número de contenedores (o TEU) dado que descuenta el número de contenedores de trasbordo vacíos transferidos.

Fuente: ENAPU.

Las operaciones de transferencia de carga contenerizada han desplazado, en muchos casos como el de Paita, las operaciones de otros tipos de carga en cuanto volúmenes. Sin embargo, muchos insumos importantes, especialmente graneles (trigo, maíz, fertilizantes), siguen siendo transferidos en los puertos regionales por estar próximos a los centros de consumo. En general, se puede caracterizar la significancia de los puertos nacionales de uso público de la siguiente manera:

- Callao – principal puerto nacional y con el mayor volumen de carga total, contenerizada y a granel;
- Paita – principal puerto del norte del país en términos de carga contenerizada;
- Salaverry – principal puerto del norte del país en términos de carga total y graneles sólidos, y segundo puerto de la región en términos de carga contenerizada;
- General San Martín – segundo puerto principal del país en términos de graneles sólidos, y segundo puerto del sur del país en términos de carga total;
- Matarani – segundo puerto principal del país en términos de carga total, y segundo puerto del sur del país en términos de carga contenerizada.
- Ilo – principal puerto del sur del país en términos de carga contenerizada.

Las mercancías generadas o consumidas en la región norte tienen básicamente hasta tres opciones portuarias para su transferencia: Chimbote, Salaverry y Paita. Un aspecto importante de nuestra infraestructura portuaria es su ubicación geográfica pues la distancia es relativamente significativa entre los puertos peruanos que tienen servicio permanente de líneas regulares. Los aproximadamente 500 Km. que separan Paita de Salaverry, y los 1 030 Km. que la separan de Lima, determinan que las cargas que movilizan sean bastante “carrivas”. A medida que el origen ó destino de las mercancías se ubica a distancias relativamente equivalentes entre estos puertos, la mayor o

menor conectividad de las líneas navieras que los sirven, así como el equipamiento con el que cuentan determina su preferencia de uso por los usuarios. Esto es más valioso para la carga contenerizada que para los graneles que usualmente tienen destino en las zonas cercanas a los puertos y para los cuales se han ubicado los centros de producción de almacenaje muy cerca de los puertos. La ubicación de los puertos cerca del lugar de origen de las cargas es evidente y queda determinado por los volúmenes existentes como por el valor de la mercancía. El caso de los fosfatos de Bayóbar es un perfecto ejemplo de este fenómeno portuario.

Un aspecto singular de Paita dentro del sistema portuario nacional es la conectividad “transversal” que tiene con el sistema fluvial de la Amazonía a través del terminal portuario de Yurimaguas. Los 955 Km. que separan estos dos puertos han sido cubiertos con el desarrollo del eje carretero IIRSA Norte ya concesionado y a punto de ser entregada la obra. Se estima que inicialmente los mayores beneficiarios pueden ser productores locales (Cajamarca, Lambayeque y Piura) comercializando excedentes hacia el Brasil². En el mediano y largo plazo, a medida que crecen los volúmenes de las mercancías movilizadas, la mayor oferta de servicios de transporte tenderá a reducir los precios y generará actividad logística a menor costo, tanto en Paita como en Yurimaguas.

- 2.5 La “contenerización” de la carga permite la estandarización de la cadena logística y ha originado cambios radicales en la estructura, tamaño y administración de puertos y naves.

Las navieras en búsqueda de economías de escala han determinado la construcción de naves cada vez con mayor capacidad de carga, llegando a la utilización de buques porta contenedores de hasta 12,000 TEU’s para los viajes transoceánicos Este – Oeste, requiriendo naves también mayores para los tráficos norte – sur y, esta evolución en el tamaño, ha significado una evolución simultánea de las infraestructuras portuarias y de los equipos para la movilización de la carga para reducir los tiempos de operación significativamente. Se requieren puertos con calados mayores y con equipos modernos para la transferencia de contenedores, como las grúas llamadas “portico” tanto de patio como de muelle.

- 2.6 El Terminal Portuario de Paita cuenta con un único muelle tipo espigón, construido en 1966, que posee las siguientes características:

El muelle tiene 365 metros de largo y tiene cuatro posiciones de atraque, Los amarraderos están designados del 1-A al 1-D. Los dos amarraderos más próximos a tierra, 1-C y 1-D son de 165 metros cada uno con un promedio de profundidad de 6 metros y son usados principalmente para amarre momentáneo de remolcadores y pequeñas embarcaciones pesqueras.

² “Estimación de los Beneficios Económicos de la Carretera IIRSA Norte”, Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, Mayo 2007.

Los dos atracaderos más alejados de tierra 1-A y 1-B son de 200 metros cada uno y mantienen una profundidad de 9.5 metros. Estos amarraderos son usados para el servicio de la mayoría de cargueros que recalán en el puerto.

La “manga” ó ancho del muelle es de 36 metros, su plataforma consiste en una combinación de losas y vigas de concreto prefabricado y vaciado in situ, colocada sobre pilotes de concreto.

Ritmo de Transferencia: El TP de Paita, al igual que el resto de los puertos públicos de uso público, no cuenta con ningún tipo de grúa de muelle para la manipulación de la carga ó descarga. En consecuencia, sólo pueden operar naves que cuentan con grúas propias; naves que están en proceso de desaparecer debido a lo altos costos vinculados al transporte en dichos buques y a la evolución del transporte por mar que ya se ha comentado. Cabe destacar que desde hace diez años no se construyen naves porta contenedores con grúas incorporadas.

- 2.8 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 - pósito 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 que permiten agilizar la operación logística de manera radical, integrando a toda la comunidad portuaria en tiempo real.

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.

- 2.9 Según los estudios realizados por la Consultora CESEL – Louis Berger (2007-2008) , se estima que, en un escenario moderado, el volumen total de carga de importación se duplicaría durante los próximos 12 años superando las 480 mil toneladas, para luego seguir aumentando en forma más gradual hasta llegar a cerca de 763 mil en 2036.

La carga total de exportación de los productos agrícolas, en un escenario moderado también se incrementaría durante los próximos 12 años a unas 730 mil toneladas, para luego seguir aumentando en forma más gradual hasta llegar a más de 1,4 millones de toneladas en 2036.

La proyección en un escenario moderado para el TP de Paita para carga contenerizada llegaría a 274 mil TEU (228 mil para el pesimista y 300 mil para el optimista) en 2016, 394 mil TEU (297 mil para el pesimista y 488 mil para el optimista) en 2026 y 492 mil TEU (351 mil para el pesimista y 633 mil para el optimista) en 2036.

- 2.10. Debido a su ubicación estratégica en el conjunto de países sudamericanos y a su mejor cercanía a los puertos hub que realizan el tráfico de contenedores este – oeste (Long Beach, Manzanillo y próximamente Panamá) sumado a una masa crítica de mercancías que no solo crece a ritmos importantes sino que se verá beneficiada por la puesta en marcha del IIRSA Norte, el puerto de Paita posee condiciones suficientes para atraer la inversión privada con operadores importantes a nivel internacional.
- 2.11. Finalmente cabe indicar que, habiéndose suscrito el Tratado de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos, la modernización del T. P. de Paita, 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.

En conclusión, resulta imperativo iniciar de inmediato el proceso de modernización del puerto de Paita con la ampliación de sus instalaciones, incremento de su profundidad operativa, construcción de una nueva terminal de contenedores dotada con grúas pórtico de muelle y de patio, sistemas modernos de almacenamiento, sistemas informáticos integrados, etc.

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.

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 otorgara la concesión del T.P. de Paita ubicado en el Departamento de Piura

4.2 El concesionario tendrá a su cargo el diseño, construcción y financiamiento de la remodelación, mejoras y el equipamiento del T.P. de Paita, 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 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.

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 de Paita
- 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 de Paita
- 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\$ 127.8 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\$ 114.11 millones) La construcción de un nuevo Terminal de contenedores con las características siguientes:

- Un muelle mínimo de 300 m de longitud.
- Un patio de contenedores mínimo de 12has
- Adquisición de dos grúas pórtico de muelle
- Adquisición de cuatro grúas pórtico de patio
- Adquisición de equipos adicionales
- Trabajos de dragado a -13m de profundidad marina

- Muelle existente sólo mantenimiento y operación

Para el año 2021 (US\$ 13.69 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 Paita.

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.

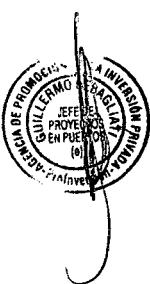
Plazo de la concesión

- 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 de fecha 16 de marzo.
2. Determinación de Necesidades de Infraestructura y Equipamiento de los Terminales Portuarios de Paita, General San Martín e Ilo. Informe Final de T.P. de Paita, elaborado por el Consorcio Cesel Ingenieros – The Louis Berger Group, Inc. Enero 2008.
3. Plan Maestro de Desarrollo del Terminal Portuario de Paita, elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional y aprobado por Acuerdo de Directorio de APN el 10 de enero de 2008.
4. Estudios de Preinversión del Terminal Portuario de Paita, 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.

