

**TRANSPORTES Y
COMUNICACIONES****Modifican el Plan Nacional de Desarrollo Portuario****DECRETO SUPREMO
N° 011-2008-MTC****EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA****CONSIDERANDO:**

Que, la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27943, regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional;

Que, de acuerdo con el artículo 4° y la Vigésimo Primera Disposición Transitoria y Final de la referida ley, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario es un documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional que, entre otros, establece los plazos y modalidades de transferencia de atribuciones y activos a las Autoridades Portuarias Regionales y se aprueba por Decreto Supremo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme al mandato del artículo 45° de la Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales, Ley N° 27867;

Que, el artículo 7° del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, define al Plan Nacional de Desarrollo Portuario como aquel documento basado en criterios técnicos que establecen, a mediano y largo plazo, los requerimientos del Sistema Portuario Nacional para cumplir los lineamientos de la política portuaria nacional, en cuanto a su desarrollo y promoción, definiendo las áreas de desarrollo portuario, la infraestructura, accesos e interconexiones con la red nacional de transporte y con el entorno urbano y territorial, así como con otros puertos nacionales y del extranjero, planteando objetivos, estrategias, metas y acciones para su concreción;

Que, mediante Decreto Supremo N° 006-2005-MTC, se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, publicado el 19 de marzo del 2005, en el Diario Oficial El Peruano;

Que, el artículo 27° de la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27943, establece que las Autoridades Portuarias Regionales son órganos integrantes del Sistema Portuario Nacional, que serán establecidas en un puerto o conjunto de puertos marítimos, fluviales o lacustres, según lo establezca el Plan Nacional de Desarrollo Portuario;

Que, de acuerdo con lo establecido en el inciso d) del artículo 56° de la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, Ley N° 27867, constituyen funciones de los Gobiernos Regionales en materia de transportes, otorgar las autorizaciones portuarias, licencias y permisos para la prestación de los servicios portuarios marítimos, fluviales y lacustres de alcance regional, a través del organismo pertinente y de la forma que establezcan los dispositivos legales sobre la materia;

Que, a efecto de viabilizar el fortalecimiento de la descentralización del Sistema Portuario Nacional, a que hace referencia el numeral 9 del artículo 3° de la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27943, resulta conveniente establecer Autoridades Portuarias Regionales, en aquellos departamentos – regiones del país que tienen un frente de agua marítimo, fluvial o lacustre y en cuya jurisdicción se encuentre por lo menos un puerto de alcance regional;

Que, mediante Acuerdo de Directorio N° 392-86-11/06/2007/D, del 11 de junio del 2007, la Autoridad Portuaria Nacional aprobó la propuesta de Modificación al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en la parte relativa a las Autoridades Portuarias Regionales, para su revisión y posterior aprobación por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por lo que resulta necesaria su aprobación mediante Decreto Supremo;

Que, el párrafo 4.2 del artículo 4° de la Ley del Sistema Portuario Nacional, estipula que los actos administrativos, autorizaciones, así como los proyectos y actividades e inversiones y la celebración de contratos en general se realizan con arreglo a los principios, lineamientos, disposiciones y exigencias establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario;

Que, resulta imprescindible modernizar y desarrollar las infraestructuras portuarias del país, con el objeto de elevar su eficiencia y que sirvan como catalizadores para la consolidación del tráfico portuario que se verá incrementado una vez que entre en vigor el Acuerdo de Promoción Comercial suscrito por el Perú y los Estados Unidos de Norteamérica, mejor conocido como TLC, así como otros acuerdos que el Estado Peruano viene negociando con otros países;

Que, de acuerdo con los estudios realizados por la Autoridad Portuaria Nacional, se ha determinado incorporar al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, propuestas técnicas que faciliten la modernización y desarrollo portuario de los Terminales Portuarios de Paíta, General San Martín (Pisco), Ilo, Pucallpa e Iquitos;

Que, en ese sentido, mediante Acuerdo de Directorio N° 454-102-14/01/2008/D del 14 de enero de 2008, la Autoridad Portuaria Nacional aprobó la propuesta de Modificación al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en la parte relativa a la Modernización y Desarrollo Portuario de los Terminales Portuarios de Paíta, General San Martín (Pisco), Ilo, Pucallpa e Iquitos, para su revisión y posterior aprobación por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por lo que resulta necesaria su aprobación mediante Decreto Supremo;

Con la opinión favorable de la Secretaría de Descentralización de la Presidencia del Consejo de Ministros;

Al amparo de lo dispuesto en el inciso 24) del artículo 118° de la Constitución Política del Perú, la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, Ley N° 29158; La Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ley N° 27791; La Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27943, y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-2004-MTC;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:**Artículo 1°.- Determinación de las Autoridades Portuarias Regionales**

Incorporar al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2005-MTC, el numeral 11 – Determinación de las Autoridades Portuarias Regionales, contenido en el Anexo I que forma parte integrante del presente Decreto Supremo, dejándose sin efecto el Numeral 5.1.4 del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

Artículo 2°.- Modernización y Desarrollo Portuario de los Terminales Portuarios de Paíta, General San Martín (Pisco), Ilo, Pucallpa e Iquitos

Aprobar la modificación al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en la parte relativa a la modernización y desarrollo portuario de los Terminales Portuarios de Paíta, General San Martín (Pisco), Ilo, Pucallpa e Iquitos, la cual se encuentra contenida en el Anexo II que forma parte integrante del presente Decreto Supremo.

En consecuencia, entiéndanse modificadas todas las disposiciones del Plan Nacional de Desarrollo Portuario aprobado por Decreto Supremo N° 006-2005-MTC, que se opongan a lo dispuesto en el Anexo II del presente Decreto Supremo.

Artículo 3°.- Publicación

Las modificaciones al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, contenidas en el presente Decreto Supremo, serán publicadas en el portal institucional de la Autoridad Portuaria Nacional y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 14° del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC.

Artículo 4°.- Refrendo

El presente Decreto Supremo será refrendado por la Ministra de Transportes y Comunicaciones.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los catorce días del mes de marzo del año dos mil ocho.

ALAN GARCÍA PÉREZ
Presidente Constitucional de la República

VERÓNICA ZAVALA LOMBARDI
Ministra de Transportes y Comunicaciones

ANEXO I

**DETERMINACIÓN DE LAS AUTORIDADES
PORTUARIAS REGIONALES NUMERAL 11 DEL PNPD**

11. Generalidades

El artículo 27° de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, dispone que "Las Autoridades Portuarias Regionales son órganos integrantes del Sistema Portuario Nacional, que serán establecidos en un puerto o conjunto de puertos marítimos, fluviales o lacustres, según lo establezca el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, a partir de la jerarquización de la infraestructura pública y los activos que realice el Poder Ejecutivo por mandato de la Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales, Ley N° 27867. Las Autoridades Portuarias Regionales tienen personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y con autonomía técnica, económica y financiera, dependen de los Gobiernos Regionales".

La norma contenida en el referido artículo 27° de la LSPN, si bien no define a las APR's, sí permite aproximarse a la naturaleza de éstas, y en concordancia con otras normas del ordenamiento portuario, es posible determinar sus competencias dentro del Sistema Portuario Nacional.

El párrafo 28.2 del artículo 28° de la LSPN, estipula que "La Autoridad Portuaria Regional es el órgano competente dentro del ámbito de su jurisdicción, para planificar, ejecutar y controlar las políticas de desarrollo portuario de los puertos que se encuentran en ella, en armonía con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario y las disposiciones emitidas por la Autoridad Portuaria Nacional".

El artículo 105° del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional (RLSPN), aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, establece que "la Autoridad Portuaria Nacional ejerce las atribuciones normativas que señala el artículo 24 de la LSPN sobre todos los puertos del país, sean éstos de titularidad o de uso público o privado. Las facultades normativas no son delegables. Asimismo, ejerce las facultades ejecutivas en los puertos o terminales portuarios calificados como de ámbito nacional y los de titularidad privada. Las atribuciones ejecutivas de la Autoridad Portuaria Nacional podrán ser delegadas en las Autoridades Portuarias Regionales. Las Autoridades Portuarias Regionales ejercen las atribuciones que señalan el artículo 29° de la Ley y aquellas que le delegue la Autoridad Portuaria Nacional, en los puertos o terminales portuarios calificados como de ámbito regional".

En la línea del citado artículo 105° del RLSPN, tenemos que las APR's comprenden los puertos de alcance regional y sus zonas de influencia, y tienen por objeto contribuir al crecimiento económico de las regiones que involucran y por consiguiente al desarrollo país. Las APR's han sido establecidas teniendo en consideración fundamentalmente el proceso de regionalización y descentralización, y se ha considerado también los volúmenes de carga que movilizan los puertos de alcance regional, y la contribución al PBI nacional de cada Región.

De acuerdo al análisis efectuado respecto a las actividades económicas y los tráficos portuarios, se considera razonable establecer Autoridades Portuarias Regionales (APR's) adscritas a los Gobiernos Regionales en cuya jurisdicción exista por lo menos un puerto de alcance regional.

Las APR's, son indispensables para consolidar el proceso de modernización del Sistema Portuario Nacional, concretamente lo relativo a la modernización de los puertos y de las instalaciones portuarias.

La instalación de las APR's, es un proceso en el cual la Autoridad Portuaria Nacional (APN), en coordinación con los Gobiernos Regionales, las Municipalidades Provinciales Portuarias, los usuarios y los trabajadores portuarios, confluyen en el objetivo común de instalar dichas entidades de acuerdo con el cronograma que apruebe la APN en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la Secretaría de Descentralización de la Presidencia del Consejo de Ministros.

La Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales, la LSPN y su Reglamento, constituyen el marco normativo para determinar el establecimiento de las APR's; las cuales se establecen formalmente bajo los criterios de sostenibilidad económica, descentralización de la planificación portuaria, y competencia inter portuaria.

11.1 Marco legal para el establecimiento e instalación de las APR's

- Constitución Política del Perú
- Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, Ley N° 27867; artículos 36°, 43°, 45° inciso a) y 56° incisos c) y d).

- Ley del Sistema de Acreditación de los Gobiernos Regionales y Locales, Ley N° 28273.
- Reglamento de la Ley del Sistema de Acreditación de los Gobiernos Regionales y Locales, Decreto Supremo N° 080-2004-PCM.

- Resolución Presidencial N° 044-CND-P-2006.
- Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943; artículos 4°, 6°, 9°, 15°, 24° inciso t), 27°-30°, Décimo Segunda y Vigésimo Primera Disposición Transitoria y Final.

- Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC; artículos 21°, 37°, 47°, 100°, 105°, 108°, 110°, 112°, 118°, 125°, 130, 133, 134, Quinta, Octava y Décima Disposición Transitoria y Final.
- Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la APN, Decreto Supremo N° 034-2004-MTC; artículos 3°, 7° y 13°.

El último párrafo del artículo 21° del RLSPN estipula que "Las Autoridades Portuarias Regionales, órganos integrantes del Sistema Portuario Nacional, serán establecidas, prioritariamente, en un conjunto de puertos marítimos, fluviales o lacustres, que tengan por lo menos un puerto o terminal portuario de calificación nacional". La norma contenida en el citado artículo 21°, no impide que se puedan constituir éstas con jurisdicción únicamente sobre puertos de alcance regional, y que puedan adscribirse a un determinado Gobierno Regional.

En la línea de lo expresado anteriormente, el primer párrafo del artículo 108° del RLSPN dispone "Las Autoridades Portuarias Regionales, conforme lo establezca el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, podrán establecerse sobre uno o más puertos marítimos, fluviales o lacustres, con independencia a su titularidad, uso, o que éstos hayan sido calificados como nacionales o regionales".

11.2 Criterios para establecer las APR's

Se considera necesario tener en cuenta los siguientes criterios, a efecto de que sirvan de base para la establecer las APR's:

a. La sostenibilidad económica.

Procurar que las APR's puedan sostenerse financieramente con la generación de recursos propios, más los aportes que desembolse en su favor la APN y el Gobierno Regional respectivo.

Se debe tener en cuenta que las Autoridades Portuarias Regionales sólo tienen competencias ejecutivas sobre las actividades y los servicios portuarios que se realicen en los puertos de alcance regional.

b. La descentralización de la planificación portuaria.

Procurar que los puertos clasificados como puertos de alcance regional, en base a las potencialidades de generación de tráfico, tengan oportunidades de desarrollar y modernizar sus instalaciones.

De conformidad con el párrafo 4.4 del artículo 4° de la LSPN, las APR's elaboran los Planes Regionales de Desarrollo Portuario y los Planes Maestros de los puertos de alcance regional de titularidad pública y uso público que se encuentran bajo su jurisdicción, esto último en aplicación del artículo 13° del RLSPN.

Las APR's al elaborar los Planes Regionales de Desarrollo Portuario y los Planes Maestros de los puertos bajo su jurisdicción, incorporan en dichos instrumentos sus proyecciones de crecimiento y modernización de la infraestructura portuaria, en concordancia con los objetivos regionales, provinciales y de desarrollo autosostenible.

Tanto los Planes Regionales de Desarrollo Portuario como los Planes Maestros, son aprobados por la Autoridad Portuaria Nacional.

c. La competencia inter portuaria.

Se debe procurar que la sinergia entre las APR's y los administradores portuarios, posibilite la atracción de carga para los puertos de alcance regional, ello bajo un esquema de libre competencia, que facilite una competencia inter portuaria, en la cual los usuarios participarían en una dinámica que incentivaría la prestación de servicios portuarios eficientes.

Existen puertos de alcance regional en el país, cuyas áreas de influencia en algunos casos se superponen, lo que vuelve interesante la competencia inter portuaria, entre aquellas instalaciones portuarias cuyas infraestructuras están diseñadas para atender similares tráficos de carga.

La competencia inter portuaria beneficia al Sistema Portuario Nacional, pues es un factor de presión para que los administradores portuarios presten mejores servicios mediante la modernización de sus instalaciones portuarias y bajo el empleo, de ser el caso, de los mecanismos que franquea el Capítulo IV de la LSPN, relativo a la administración e inversión en la infraestructura portuaria y las diversas modalidades de compromisos contractuales.

11.3 El establecimiento de las APR's

En consonancia con los procesos de regionalización y descentralización, y de modernización del Sistema Portuario Nacional, y de acuerdo con los criterios esbozados precedentemente, se ha considerado pertinente el establecimiento de APR's, cada una de ellas adscrita a un determinado Gobierno Regional, pero con su propia personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y autonomía técnica, económica y financiera, de conformidad con lo estipulado en el artículo 27° de la LSPN; las APR's establecidas son integrantes del Sistema Portuario Nacional del cual la APN constituye el ente rector.

Las APR's, están distribuidas en el territorio nacional en aquellas Regiones que tienen un frente de agua marítimo, fluvial o lacustre, y cuentan con puertos clasificados como de alcance regional. Los puertos de alcance nacional son de competencia exclusiva de la Autoridad Portuaria Nacional.

La Autoridad Portuaria Nacional, participa activamente en el proceso de acreditación de los Gobiernos Regionales ante la Secretaría de Descentralización de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), mediante la capacitación de los recursos humanos que asumirán las funciones propias de las APR's, y con la finalidad que los Gobiernos Regionales puedan recibir la gestión de dichos órganos de forma ordenada.

Como se mencionó en las Generalidades, el último párrafo del artículo 21° del Reglamento de la LSPN establece que las Autoridades Portuarias Regionales son órganos integrantes del Sistema Portuario Nacional y serán establecidos **prioritariamente** en un conjunto de puertos marítimos, fluviales o lacustres, que tengan por lo menos un puerto o terminal portuario de calificación nacional.

De acuerdo con el análisis legal, técnico, económico y político, realizado por la APN, ha sido posible determinar las APR's a establecerse.

Bajo los criterios expuestos en el numeral 11.2, y en atención al referido artículo 21° del RLSPN, se ha priorizado el establecimiento de las siguientes APR's, sin que su enumeración implique el orden en que serán instaladas:

1. **Autoridad Portuaria Regional de Tumbes**
Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Tumbes.
2. **Autoridad Portuaria Regional de Piura**
Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Piura.
3. **Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque**
Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Lambayeque.
4. **Autoridad Portuaria Regional de La Libertad**
Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de La Libertad.
5. **Autoridad Portuaria Regional de Ancash**
Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Ancash.
6. **Autoridad Portuaria Regional de Lima - Provincias**
Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Lima- Provincias.
7. **Autoridad Portuaria Regional de Ica**
Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Ica.
8. **Autoridad Portuaria Regional de Arequipa**
Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Arequipa.
9. **Autoridad Portuaria Regional de Moquegua**
Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Moquegua.
10. **Autoridad Portuaria Regional de Tacna**
Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Tacna.

11. Autoridad Portuaria Regional de Puno

Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Puno.

12. Autoridad Portuaria Regional de Madre de Dios

Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Puno.

13. Autoridad Portuaria Regional de Loreto

Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Loreto.

14. Autoridad Portuaria Regional de Ucayali

Comprende los puertos de alcance regional localizados en el departamento de Ucayali.

En virtud al análisis económico y a que legalmente no existe impedimento para que la APN pueda crear e implementar un número determinado de APR's; por razones de orden económico, y en consideración a la existencia de terminales portuarios de alcance regional operativos, se instalarán APR's, técnicamente priorizadas. Los Gobiernos Regionales asumirán el compromiso de cofinanciar el presupuesto requerido para el funcionamiento de las APR's.

De acuerdo con la Vigésima Primera Disposición Transitoria y Final de la LSPN, que estipula "El Plan Nacional de Desarrollo Portuario establece los plazos y modalidades de transferencia de atribuciones y activos a las Autoridades Portuarias Regionales (...); y teniendo en cuenta que el proceso de creación e instalación de las APR's, reviste un esfuerzo administrativo y económico por parte de la APN, se ha calculado que a más tardar en el mes de diciembre de 2008, deberá culminar el proceso de instalación de las APR's en las regiones en que sea viable.

Por el hecho que el Terminal Portuario del Callao se trata de la primera instalación portuaria de la República, que concentra más del 80% del movimiento de TEUs en el país, y en razón a que nuestro ordenamiento portuario le atribuye a la Autoridad Portuaria Nacional las competencias normativas y ejecutivas sobre los puertos de alcance nacional, no es viable constituir una autoridad portuaria en la Provincia Constitucional del Callao.

Para priorizar la instalación de las APR's, la Autoridad Portuaria Nacional asume un criterio técnico, basado fundamentalmente en los siguientes aspectos:

- a. Existencia de proyectos de desarrollo portuario;
- b. Volumen de tráfico portuario en los puertos de alcance regional;
- c. Situación de la infraestructura portuaria regional;
- d. Capacidad de financiamiento de los Gobiernos Regionales en la gestión de las APR's.

ANEXO II

I. Terminal Portuario de Paita

a. Necesidades de Infraestructura y equipamiento portuario.

El Estudio de necesidades de Infraestructura y Equipamiento Portuario elaborado en el 2007 por la firma consultora BERGER - Cesel SA señala que el Terminal Portuario de Paita (TPP) ha experimentado un crecimiento sostenido en los últimos 8 años, especialmente en lo que se refiere a la carga de exportación. En términos de toneladas exportadas, el crecimiento anual promedio desde 1998 al 2006 ha sido de 9%, pasando de 363 mil toneladas a 737 mil toneladas, lo cual representa 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, lo cual representa un incremento del 21%.

El crecimiento de carga contenedorizada fue sostenido, con un crecimiento promedio anual de 44% desde el año 1998 al 2006. Los contenedores de exportación han promovido el desarrollo de este tráfico, pasando de 6,250 TEU en 1998 a casi 56 mil TEU en el 2006, lo que representa 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%.

En cuanto a la carga contenedorizada de importación, el tráfico pasó de 3,160 TEU en 1998 a 33 mil TEU en el 2006, lo que representa 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%.



El análisis de las proyecciones muestra un crecimiento relativamente rápido del tráfico de contenedores para el corto plazo que se sustenta en el incremento de las exportaciones, que es generado principalmente por la ampliación de la oferta productiva peruana y la consolidación y expansión de mercados internacionales en respuesta a la implementación de tratados de libre comercio. Las tasas de crecimiento para el mediano y largo plazo presentan un crecimiento más atenuado lo cual es concordante con la esperada maduración de las condiciones del intercambio comercial.

Las proyecciones de demanda indicadas pronostican un crecimiento sostenido en la demanda de contenedores, de tal forma que se requerirá una expansión de las instalaciones y el equipamiento del TPP para atender el volumen de carga prevista, así como a los buques que arriben. Esto implica el desarrollo de terminal especializado para la atención de los contenedores.

El espigón existente se utilizaría como terminal multipropósito, disponible para el manejo de otras cargas, tales como: granel seco y líquido, carga general, carga rodante, y también buques de pasajeros (cruceros). También se considera la posibilidad de expandir el espigón existente para proporcionar amarraderos adicionales si la demanda así lo exige. El futuro desarrollo del puerto debería ser conducido con flexibilidad, de manera tal que permita responder a cambios que se produzcan en el mercado.

b. Propuestas de modernización y desarrollo portuario

En base a los resultados del estudio de necesidades de infraestructura y equipamiento la APN ha elaborado el Plan Maestro de Desarrollo del Terminal Portuario de Paita, el mismo que comprende lo siguiente:

Nuevo Terminal de Contenedores y mejoras del muelle existente

- Construcción de un nuevo muelle marginal especializado para el tráfico de contenedores (mínimo 300 m.).
- Adquisición de grúas pórtico de muelle y patio para atender el tráfico de contenedores
- Construcción de un nuevo patio de contenedores (con una superficie mínima de 12 has.)
- Reparación y ampliación del pavimento de la vía de ingreso.
- Mejoras del muelle existente y adquisición de grúas móviles
- Dragado del canal de acceso y poza de maniobras (mínimo -13 m.).

Expansión del muelle espigón existente.

- Expansión del muelle existente mínimo 200 m.
- Adquisición de equipos portuarios para el tráfico de contenedores.
- Dragado en el área operativa (mínimo -13 m.).

Nuevo muelle de espigón (alternativa al nuevo Terminal de contenedores)

- Construcción de un nuevo muelle espigón (mínimo 600 m.).
- Adquisición de equipos para el tráfico de contenedores.
- Mejoras del patio existente para el almacenamiento de contenedores
- Reparación y ampliación del pavimento de la vía de ingreso
- Dragado en el área operativa (mínimo -13 m.).

Planteamientos adicionales.

- Desarrollo de una Zona de Actividad Logística.
- Instalación de Sistemas automatizados para el embarque/desembarque de carga a granel sólida, incluye silos o depósitos de almacenamiento.
- Instalación de sistemas automatizados para embarque/desembarque de carga a granel líquida, incluye tanques o depósitos de almacenamiento.
- Ampliación del Nuevo Terminal de Contenedores y adquisición de equipos portuarios para el tráfico de contenedores.

c Inversiones estimadas

El cronograma de implementación de mejoras debería ser ajustado por el administrador u operador portuario. Sin

embargo, para establecer un cálculo aproximado de las inversiones necesarias se ha asumido el cronograma de inversiones que se describe en el siguiente cuadro.

Horizonte de Planificación	Mejoras anticipadas	Inversiones estimadas US\$ (Sin IGV)
Corto plazo	Nuevo Terminal de Contenedores	115,000,000.00
	Nuevo muelle espigón, mejoras adicionales y equipamiento (Alternativa)	150,000,000.00
Mediano o largo plazo (Se adelanta si la demanda lo justifica o cuando por razones de niveles de servicios se justifique)	mejoras del muelle existente y adquisición de grúas móviles	14,000,000.00
	Expansión muelle espigón existente, mejoras adicionales y equipamiento (mínimo 200m)	30,000,000.00
	Instalación de Sistemas automatizados para el embarque/desembarque de carga a granel sólida, incluye silos o depósitos de almacenamiento	10,000,000.00
	Instalación de sistemas automatizados para embarque/desembarque de carga a granel líquida, incluye tanques o depósitos de almacenamiento	10,000,000.00
	Desarrollo e implementación Zona de Actividad Logística de Paita	10,000,000.00
	Ampliación del Nuevo Terminal de Contenedores, equipos portuarios y patio adicional de contenedores (mínimo 12 Has)	110,000,000.00
	Profundización de dragado a -15 m y mantenimiento cada 10 años	18,000,000.00

II. Terminal Portuario General San Martín (Pisco)

a. Necesidades de Infraestructura y equipamiento portuario.

El Estudio de necesidades de Infraestructura y Equipamiento Portuario elaborado en el 2007 por la firma consultora BERGER - Cesel SA para el Terminal Portuario de General San Martín (TP de GSM) señala que ha experimentado una relativa variabilidad en la evolución de niveles de tráfico en los últimos 8 años, registrando un crecimiento anual promedio de 4% para la carga del comercio exterior. En términos de toneladas exportadas, el crecimiento anual promedio desde 1998 al 2006 ha sido del 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, lo cual representa un incremento del 61%.

El período de 1999 al 2002 muestra 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 atendidos en el año 2006 presentan, por lo tanto, una reducción del 22% con el pico histórico atendido en el puerto. El período 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).

En las proyecciones de volúmenes de importación para el escenario moderado se establece que para la carga total de importación se duplicaría durante los próximos 5 años llegando a superar los 1.2 millones de toneladas, para luego seguir aumentando en forma gradual hasta llegar a 2.9 millones de toneladas en el 2036.

Las proyecciones de volúmenes de exportación por la variabilidad de la producción (afectada por consideraciones climáticas, vedas, movilidad), se asumirá como una proyección moderada sobre la base del promedio histórico de la exportación de productos desde el año 2001 al 2006.

Las proyecciones de la carga de cabotaje representa un tráfico importante para el TP de GSM. Se estima que la carga a granel ("pellets" de hierro) a partir de 2014 se movilizaría 1,200,000 toneladas..

Las proyecciones agregadas de los tráficos de carga total resultan en un crecimiento promedio anual entre el 3.8% y el 5.3%, proyectándose que el puerto movilice entre 3.5 y 5.4 millones de toneladas en el año 2036.

Las proyecciones de demanda pronostican un crecimiento sostenido en el volumen de carga durante el corto y mediano plazo, seguido por un período de crecimiento moderado para el largo plazo. Para el escenario moderado no se aprecia altos volúmenes de contenedores a movilizar, lo cual si se presentaría bajo un escenario optimista.

Sin embargo, se prevé que la tendencia mundial del aumento de tamaño de los buques continuará, y podría afectar al TP de GSM. Esta tendencia podría significar que las cargas actualmente manejadas por naves tamaño Feedmax o Handysize empezarían a ser manejadas por naves Handymax o inclusive algunas Panamax.

El TP de GSM está actualmente dotado de infraestructura con amplia capacidad en términos de longitud de muelle,

área de patio y áreas cercanas bajo el control del puerto que podrían servir para almacenamiento y de logística. Las tasas de ocupación actual en el TP de GSM son muy reducidas, por lo que se asume que el número actual de amarraderos son suficientes para atender la demanda proyectada de alrededor de 3 millones de toneladas. En relación con la posibilidad de operar como un Terminal de Contenedores en la situación actual no es posible por las limitaciones que presenta su infraestructura, así como la falta de profundidad adecuada y equipamiento.

Dentro de las alternativas para la mejora de las instalaciones portuarias, se considera en la infraestructura actual la ejecución de algunas obras necesarias para contar con un muelle multipropósito, incluyendo una Terminal de Contenedores con calado suficiente y equipamiento portuario adecuado que permitan la atención de buques portacontenedores.

b. Propuestas de Modernización y Desarrollo Portuario

En base a los resultados del estudio de necesidades de infraestructura y equipamiento la APN ha elaborado el Plan Maestro de Desarrollo del Terminal Portuario de General de San Martín, el mismo que comprende lo siguiente:

Muelle Multipropósito

Comprende las obras necesarias para mantener la operación del Terminal Portuario en las condiciones existentes. Esta alternativa incluye las reparaciones inmediatas de la infraestructura portuaria, el trabajo de mantenimiento y mejoras menores que son consideradas necesarias de acuerdo a un orden para las instalaciones para continuar con su actual operación. Se incluye la restauración de la protección contra la corrosión de los pilotes de acero existentes, la instalación de un nuevo sistema de defensa y mejorar la capacidad portante del muelle. Además se considera su interconexión con el Sistema Eléctrico Mantaro o alternativas de uso de energía eólica o plantas de energía con uso de gas. La implementación de las obras de esta Alternativa no afectará la operación continua de la instalación. Se contemplan obras de dragado para alcanzar por lo menos 13 m de profundidad operativa y equipamiento mínimo para atender el tráfico de contenedores.

Muelle Multipropósito con Terminal de Contenedores

Partiendo de la base de la Alternativa de Puerto Multipropósito, ésta incluye obras adicionales que permiten el desarrollo de un Terminal de Contenedores, incluyendo obras de infraestructura, dragado y adquisición de equipos. Esta alternativa consta de elementos que serán necesarios para atender a buques más grandes e incrementar el rendimiento del puerto. Entre ellos se incluye hacer más profundo el amarradero actual hasta una profundidad mínima de -13 m., mejorando la estructura del muelle para permitir la operación de grúas de muelle que incrementen la productividad y reforzando el actual pavimento de concreto en el área de almacenamiento para permitir la manipulación de contenedores con grúas pórtico de muelle, y el apilamiento de contenedores a 5 ó 6 niveles. El área mínima requerida para el patio de contenedores es de 12 hectáreas.

Planteamiento adicionales.

- Desarrollo de una Zona de Actividad Logística
- Desarrollo de una Terminal de graneles con la instalación de sistemas automatizados para embarque/desembarque de carga a granel, incluye silos, tanques o depósitos de almacenamiento.
- Ampliación del Terminal de Contenedores incluye equipamiento portuario para el tráfico de contenedores

c. Inversiones estimadas

El cronograma de implementación de mejoras debería ser ajustado por el administrador u operador portuario. Sin embargo, para establecer un cálculo aproximado de las inversiones necesarias se ha asumido el cronograma de inversiones que se describe en el siguiente cuadro.

Horizonte de Planificación	Mejoras anticipadas	Inversiones estimadas US\$ (Sin IGV)
Corto plazo	Muelle multipropósito con Terminal de Contenedores (350 m. de amarradero), patio de contenedores mínimo 12 Has	53,300,000.00
	Interconexión con el sistema eléctrico del Mantaro o alternativa	1,700,000.00

Mediano o largo plazo (Se adelanta si la demanda lo justifica o cuando por razones de niveles de servicios se justifique)	mejoras del muelle existente (350 m restantes)	25,000,000.00
	instalación de Sistemas automatizados para el embarque/desembarque de carga a granel sólida incluye silos o depósitos de almacenamiento	10,000,000.00
	instalación de sistemas automatizados para embarque/desembarque de carga a granel líquida incluye tanques o depósitos de almacenamiento	10,000,000.00
	Desarrollo e implementación Zona de Actividad Logística	12,000,000.00
	Ampliación del Terminal de Contenedores, equipos portuarios y patio adicional de contenedores (mínimo 12 Has)	110,000,000.00
	Profundización de dragado a -15 m y mantenimiento cada 10 años	18,000,000.00

III. Terminal Portuario de Ilo

a. Necesidades de Infraestructura y Equipamiento Portuario

El Estudio de necesidades de Infraestructura y Equipamiento Portuario elaborado en el 2007 por la firma consultora BERGER - Cesel S.A señala que el Terminal Portuario de Ilo (TPI) ha experimentado una singular variabilidad en la evolución de niveles de tráfico en los últimos 8 años, resultando en una tasa de crecimiento anual promedio de 7% para el comercio exterior (importaciones, exportaciones, transbordo, y carga Boliviana) y de cabotaje. El año 2000 fue el de mayor tráfico en la serie histórica analizada, llegándose a un pico de casi 271 mil toneladas. Los volúmenes atendidos en el año 2006 fue de 244 mil toneladas, por lo tanto, presenta una reducción del 10% con relación al pico histórico atendido en el puerto.

En términos de toneladas exportadas, el crecimiento anual promedio desde 1998 al 2006 ha sido de 13%, pasando de 74 mil toneladas a 193 mil toneladas, lo cual representa un incremento de más del 160% para el período. Por otro lado, las importaciones disminuyeron en promedio 7% por año, pasando de 69 mil toneladas en 1998 a 38 mil toneladas en el 2006.

Aún cuando el tráfico de contenedores es todavía limitado en el TP de Ilo, el incremento de carga contenedorizada ha sido un poco más sostenido que el del tráfico total de carga, habiéndose registrado un crecimiento promedio anual de más del 9% desde el año 1998 al 2006, pasando de unos 8 mil TEU en 1998 hasta casi 17 mil TEU en el año 2006.

Sin embargo, este nivel de tráfico solo fue alcanzado en el último año luego de haberse reducido gradualmente desde 1998 hasta prácticamente desaparecer en el 2004 debido a la utilización del muelle privado de propiedad de Southern Perú para recibir a los servicios de línea y exportar productos metalúrgicos en contenedores.

El aumento reciente del tráfico de contenedores se debe al congestionamiento del muelle privado, que está siendo utilizado principalmente para el embarque de ácido sulfúrico.

En el caso del TP de Ilo, aún cuando actualmente las importaciones son mayores que las exportaciones, los volúmenes totales de exportación del puerto (incluyendo la carga que se exporta por el muelle privado) son mayores que las importaciones. Esta tendencia se acentuará aún más en el futuro con el aumento proyectado de las exportaciones. Las cargas promedio por TEU asumidas para los productos de exportación que se proyectan para el año 2036 son de 120,000 TEU.

El Terminal Portuario de Ilo es un puerto multipropósito donde se manejan cargas de diversas formas: granel seco, granel líquido, y carga general (piezas sueltas y embaladas) y contenedores. Las proyecciones de demanda pronostican un crecimiento sostenido en el volumen de cargas de todo tipo durante el corto y mediano plazo, seguido por un período de crecimiento más moderado.

El puerto cuenta actualmente con instalaciones adecuadas para manejar el nivel actual de demanda, pero con poco potencial para expansión sin aumentos en su capacidad. Además, siendo expuesto a fuerte oleaje sin obras de protección, el puerto sufre de períodos de mal tiempo que reducen la utilización de los amarraderos. Se ha identificado diversas opciones de expandir la capacidad del puerto en combinación con obras de protección. Cada una está analizada para luego identificar un esquema preferido de expansión del puerto de Ilo como puerto integral organizado para manejar el rango de diferentes tipos de carga proyectado durante el largo plazo, incluyendo cargas a granel seco y líquido, carga general, carga rodante y contenedores.



El futuro desarrollo del puerto debería ser manejado con flexibilidad que permita responder a los continuos cambios que se producen en los mercados.

b. Propuestas de Modernización y Desarrollo Portuario

En base a los resultados del estudio de necesidades de infraestructura y equipamiento la APN ha elaborado el Plan Maestro de Desarrollo del Terminal Portuario de Ilo, el mismo que comprende lo siguiente:

Terminal Multipropósito con Muelle Espigón Existente

Esta alternativa mantiene el muelle espigón existente y no agrega amarraderos adicionales. Se concentra en mejoras a las instalaciones portuarias necesarias para desarrollar el Terminal Portuario de Ilo como puerto multiuso, capaz de manejar las cantidades en aumento de cargas secas y líquidas descritas anteriormente, sin sacrificar el aumento moderado en el volumen de contenedores. El manejo de grandes cantidades de cargas secas y líquidas han sido incluidos en esta alternativa. La adquisición de equipos para el manejo del tráfico de contenedores debe ser considerado por el operador de la Terminal. Esta alternativa considera la construcción de un patio de contenedores y la adquisición de equipos portuarios para la manipulación de contenedores.

Terminal Multipropósito con nuevo Terminal de Contenedores (muelle marginal)

Es un diseño de puerto que enfatiza el aumento en el tráfico de contenedores, incluyendo un terminal de contenedores mientras se mantiene un terminal multiuso para atender al crecimiento de otras cargas. Debido al énfasis sobre los contenedores, se propone un amarradero en un nuevo muelle marginal, con un patio de contenedores de 12 hectáreas. La profundidad operativa del nuevo Terminal de contenedores sería de 13m.

Terminal Multipropósito con nuevo Terminal de Contenedores (Muelle Espigón) (Alternativa)

Esta alternativa consiste en un nuevo terminal de contenedores, pero esta vez se realiza a través de la construcción de un nuevo muelle espigón con un patio de contenedores más grande. El muelle espigón existente sigue en operación, dedicado a las otras cargas.

Planteamientos adicionales.

- Construcción de un rompeolas.
- Desarrollo de una Zona de Actividad Logística
- Instalación de Sistemas automatizados para el embarque/desembarque de carga a granel sólida, incluye silos o depósitos de almacenamiento.
- Instalación de sistemas automatizados para embarque/desembarque de carga a granel líquida, incluye tanques o depósitos de almacenamiento.

c Inversiones estimadas

El desarrollo de las principales mejoras en el TPI debería realizarse según un cronograma que sigue la evolución de la demanda y las expectativas de desarrollo del área de influencia. El cronograma de implementación de mejoras debería ser ajustado por el administrador u operador portuario. Sin embargo, para establecer un cálculo aproximado de las inversiones necesarias se ha asumido el cronograma de inversiones que se describe en el siguiente cuadro.

Horizonte de Planificación	Mejoras anticipadas	Inversiones estimadas US\$ (Sin IGV)
Corto plazo	Terminal Multipropósito con muelle espigón existente	19,000,000.00
	Terminal Multipropósito con nuevo Terminal de Contenedores (muelle marginal), incluye obras adicionales y equipamiento	98,370,000.00
	Terminal Multipropósito con nuevo Terminal de Contenedores (muelle espigón), incluye obras adicionales y equipamiento (Alternativa)	88,260,000.00

Mediano o largo plazo (Se adelanta si la demanda lo justifica)	Construcción de rompeolas	87,500,000.00
	Instalación de Sistemas automatizados para el embarque/desembarque de carga a granel sólida, incluye silos o depósitos de almacenamiento	25,000,000.00
	Instalación de sistemas automatizados para embarque/desembarque de carga a granel líquida, incluye tanques o depósitos de almacenamiento	20,000,000.00
	Desarrollo e implementación Zona de Actividad Logística	10,000,000.00
	Adquisición nuevas grúas pórtico de muelle, nuevas grúas pórtico de patio y otros equipos adicionales	18,000,000.00

IV. Terminal Portuario de Iquitos

a. Necesidades de Infraestructura y Equipamiento Portuario

Las proyecciones de los volúmenes de carga han sido actualizados a la situación real del puerto en 2006, estimándose un movimiento de 378,710 toneladas. La tasa de crecimiento anual se ha estimado en 3% para el periodo 2007-2036, adicionándose un incremento en un 20% del tráfico por las mejoras realizadas en el puerto.

Como resultado del estudio de factibilidad elaborado en el 2005 por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el mismo que cuenta con la viabilidad del Sistema Nacional de Inversión Pública, las características de modernización del TP de Iquitos conlleva inversiones en mejoras y equipamiento, incluyendo trabajos de dragado.

La actual infraestructura de río y tierra se encuentra en buenas condiciones de operación, salvo algunas áreas de río y tierra que requieren reforzamiento y mejoras.

b. Propuestas de Modernización y Desarrollo Portuario

El estudio de factibilidad elaborado por el MTC determina la propuesta de modernización y desarrollo del TP Iquitos, la misma que consiste en mejoras, rehabilitación y/o reforzamiento de las obras de río y tierra del terminal portuario existente, obras adicionales y equipamiento. Comprende específicamente lo siguiente:

- Mejoras, rehabilitación y/o reparación del muelle flotante, incluye pontones y obras de río complementarios para cuatro amarraderos
- Mejoras, rehabilitación y/o reforzamiento en los puentes basculantes, incluye accesorios.
- Mejoras de las instalaciones eléctricas y servicios de agua.
- Mejora, rehabilitación y/o reforzamiento de la protección de ribera.
- Adquisición de equipos para apoyo al remolque a los camiones en el tránsito por los puentes basculantes (en épocas de la máxima vaciante del río).
- Área para el almacenamiento de contenedores.
- Trabajos de dragado y señalización náutica.
- Adquisición de equipamiento para el tráfico de carga contenedorizada y carga general.

Planteamiento adicionales.

- Desarrollo de una Zona de Actividad Logística
- Instalación de Sistemas automatizados para el embarque/desembarque de carga a granel sólida, incluye silos o depósitos de almacenamiento techados.
- Ampliación del muelle

b.3 Fases de Desarrollo e Inversiones estimadas

El cronograma de implementación de mejoras debería ser ajustado por el administrador u operador portuario. Sin embargo, para establecer un cálculo aproximado de las inversiones necesarias se ha asumido el cronograma de inversiones que se describe en el siguiente cuadro.

Horizonte de Planificación	Fase de Desarrollo	Mejoras anticipadas	Inversiones estimadas US\$
De 1 a 5 años	Fase 1	Mejoras, rehabilitación y/o reforzamiento de las obras de río y tierra del terminal portuario de Iquitos existente, obras adicionales y equipamiento	18,000,000.00

De 6 a 12 años	Fase 2	Instalación de sistemas automatizados para embarque/desembarque de carga a granel sólida, incluye silos o depósitos de almacenamiento techados	12,000,000.00
		Desarrollo e implementación Zona de Actividad Logística	8,000,000.00
		Nuevas grúas de muelle	1,000,000.00
		Ampliación del muelle	5,000,000.00

De 6 a 12 años	Fase 2	Instalación de sistemas automatizados para embarque/desembarque de carga a granel sólida, incluye silos o depósitos de almacenamiento techados	10,000,000.00
		Desarrollo e implementación Zona de Actividad Logística	6,000,000.00
		Nuevas grúas de muelle	800,000.00
		Ampliación del muelle	3,000,000.00

176586-3

V. Terminal Portuario de Pucallpa

a. Necesidades de Infraestructura y equipamiento portuario.

El entorno que rodea a Pucallpa y otros factores hacen que la demanda se base en el crecimiento anual registrado en los embarcaderos informales, cuya tasa anual registrada es del orden del 11% para el período 1997 -2004. Los volúmenes de carga han sido actualizados a la situación real del puerto en 2006, estimándose un movimiento de 374,096 toneladas.

La proyección se basa en regresiones econométricas en función al PBI de la región de Ucayali y de los sectores productivos, la tasa de crecimiento anual se estima en 3.1% para el período 2006- 2030 bajo un escenario moderado, así como una tasa generada del 28% que captará el puerto en cuanto se ponga en marcha.

Las necesidades de infraestructura están orientadas a desarrollar un nuevo Terminal Portuario en la ciudad de Pucallpa. El análisis realizado tiene como sustento el Estudio de Factibilidad del año 2005 elaborado por el MTC en el que se recomienda el desarrollo del puerto en una ubicación que permita aprovechar las instalaciones de tierra del anterior Terminal.

Las características de rehabilitación propuestas en el estudio de factibilidad están referidas a obras de río y tierra del Terminal Portuario de Pucallpa, dragado de la zona de maniobras, construcción del canal de derivación de aguas y equipamiento, la misma que incluye la adquisición de una draga para brindar mantenimiento al terminal portuario.

b. Propuestas de Modernización y Desarrollo Portuario

El estudio de factibilidad elaborado por el MTC determina propuestas de modernización y desarrollo del TP Pucallpa, la misma que consiste en la rehabilitación, mejoras y/o reforzamiento de las obras de río y tierra del terminal portuario existente, obras adicionales y equipamiento. Específicamente, comprende lo siguiente:

- Rehabilitación, construcción y/o reparación de las obras de río, incluye pontones y obras complementarias para una longitud mínima de atraque de 180 m.
- Instalaciones eléctricas y servicios de agua.
- Construcción de obras de protección de ribera.
- Construcción y rehabilitación de áreas terrestres.
- Expropiación de áreas de terrenos adicionales al proyecto.
- Trabajos de dragado y señalización náutica.
- Adquisición de equipamiento para el tráfico de carga contenedorizada y carga general.

Planteamiento adicionales.

- Desarrollo de una Zona de Actividad Logística
- Instalación de Sistemas automatizados para el embarque/desembarque de carga a granel sólida, incluye silos o depósitos de almacenamiento techados.
- Ampliación del muelle.

b.3 Fases de Desarrollo e Inversiones estimadas

El cronograma de implementación de mejoras debería ser ajustado por el administrador u operador portuario. Sin embargo, para establecer un cálculo aproximado de las inversiones necesarias se ha asumido el cronograma de inversiones que se describe en el siguiente cuadro.

Horizonte de Planificación	Fase de Desarrollo	Mejoras anticipadas	Inversiones estimadas US\$
De 1 a 5 años	Fase 1	Rehabilitación, mejoras y/o reforzamiento de las obras de río y tierra del terminal portuario existente, obras adicionales y equipamiento	22,000,000.00