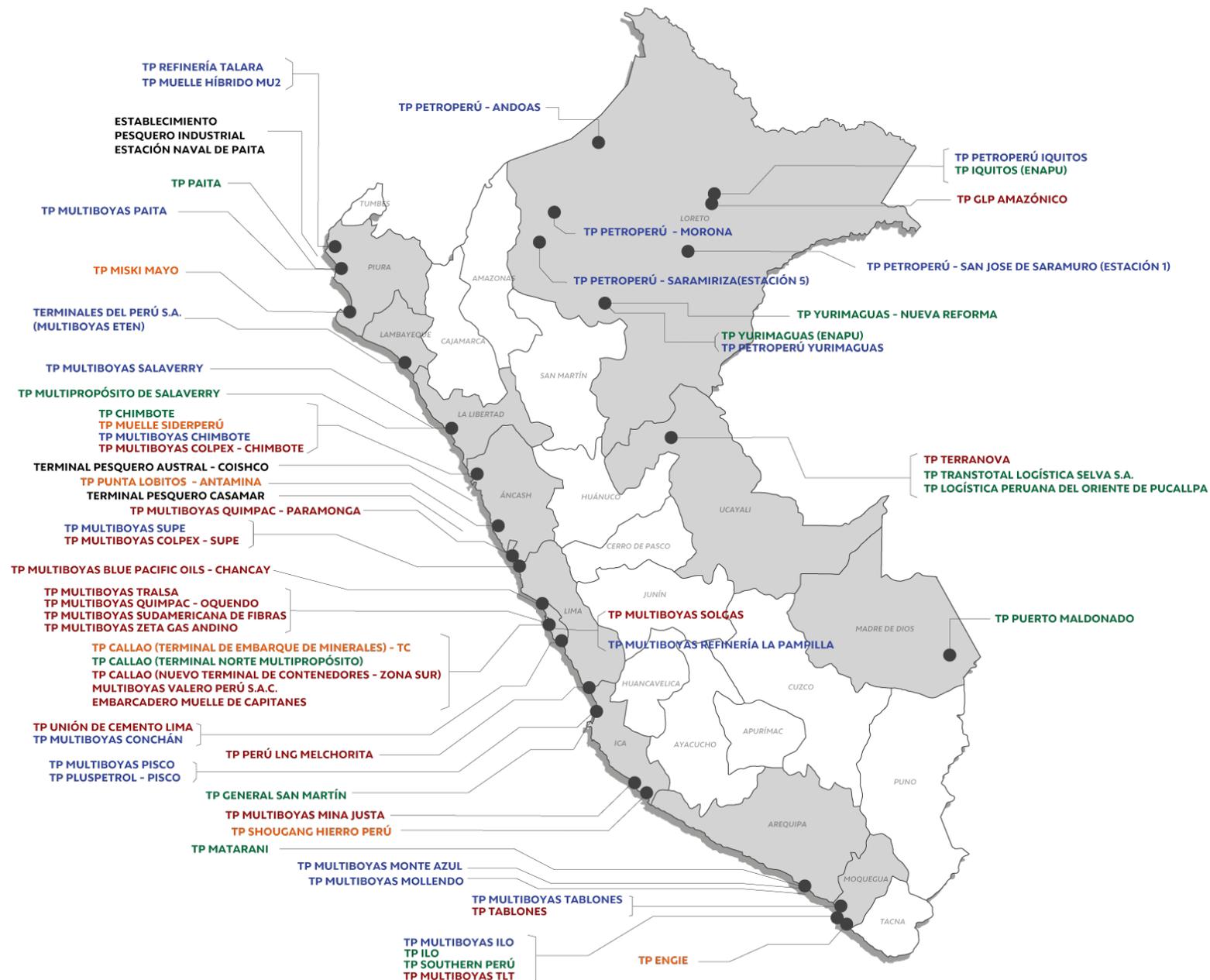
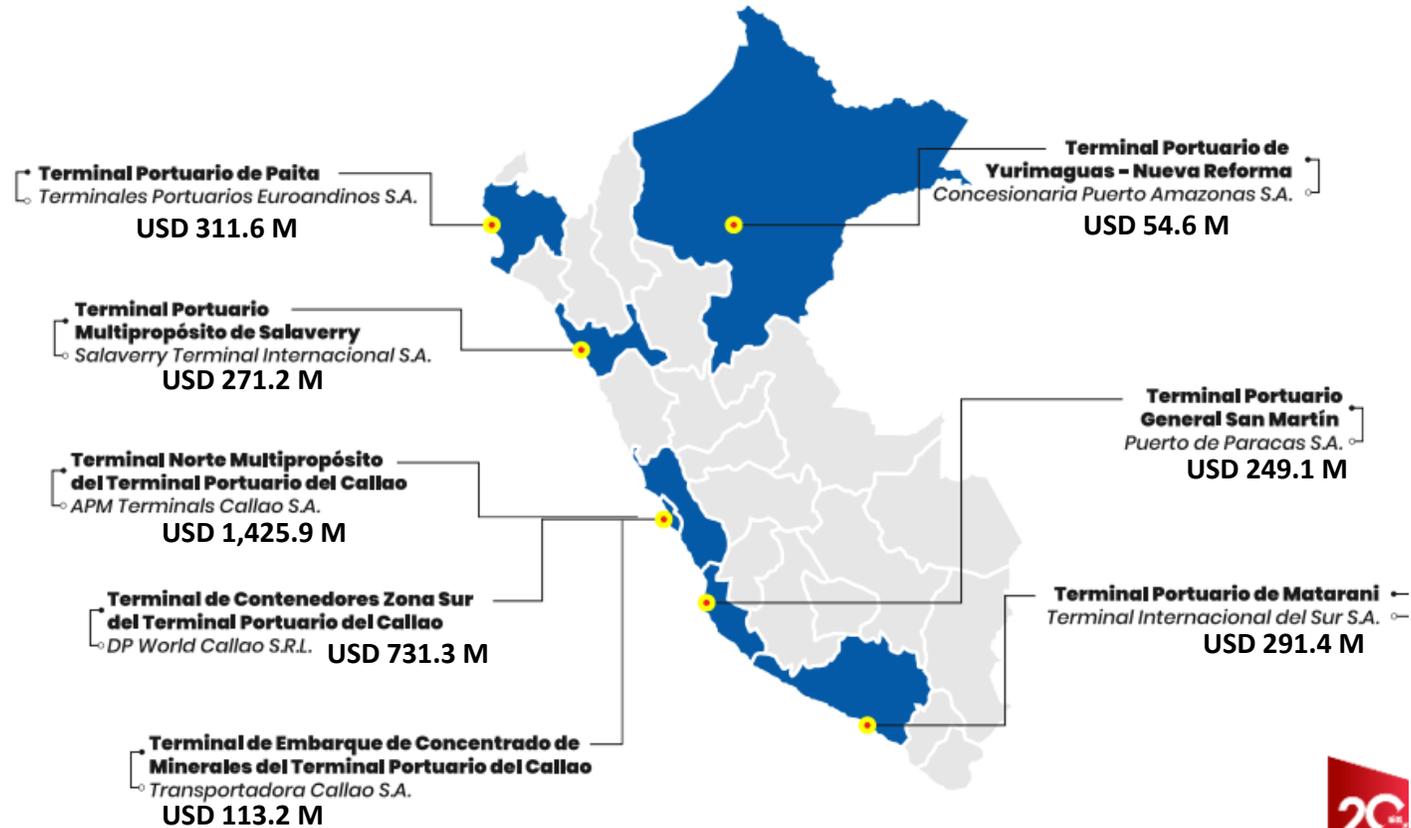


# **PUERTO PRIVADO Y PUERTO PÚBLICO**

# SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



# TERMINALES PORTUARIOS PÚBLICOS CONCESIONADOS



**Inversión: USD 3,447 M**



# Diferencias entre puertos privados vs públicos.

## Esquema de puerto privado:

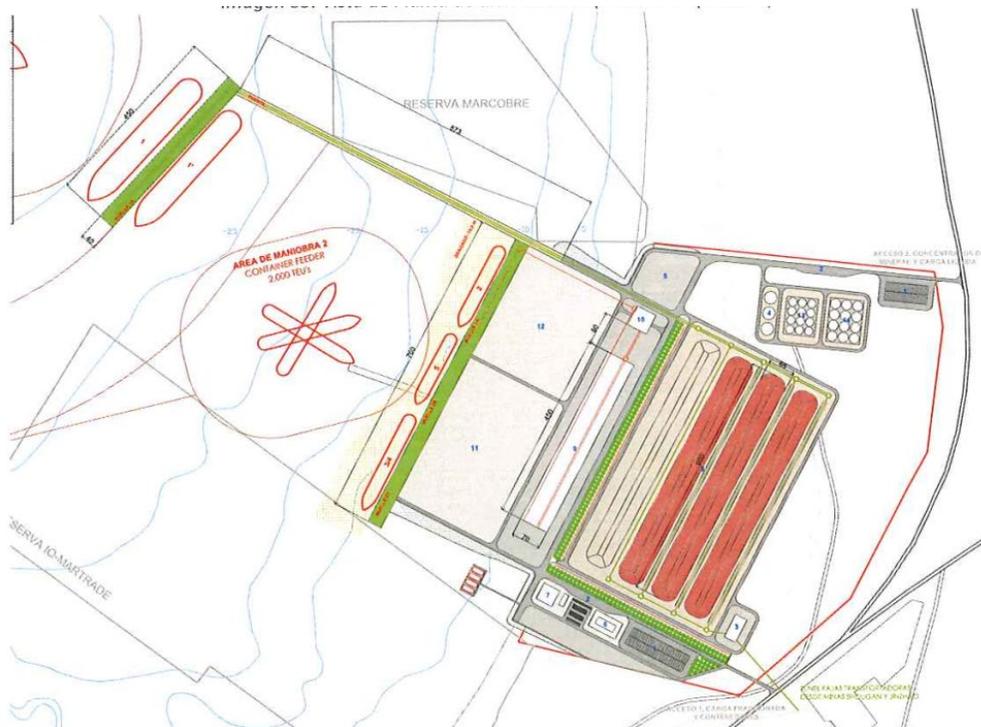
- Están dirigidas usualmente a atender su propia carga
- No se enmarca en ningún contrato que establezca derechos y obligaciones.
- No tiene controles aduaneros, y no existen entidades estatales presentes.
- No tiene un compromiso obligatorio con la sociedad.

## Puerto público de San Juan de Marcona:

- Los derechos, obligaciones, niveles de servicio, así como las penalidades, se encuentran en un contrato de concesión, que tiene la conformidad de APN, MTC, OSITRAN, MEF y Proinversión (CD).
- Al ser un terminal multipropósito, están obligados a transportar cualquier tipo de carga si la demanda lo requiere.
- Está supervisado permanentemente por el OSITRAN.
- Cuenta con control aduanero (SUNAT), Migraciones, SENASA, APN, Policía anti drogas, entre otras entidades.
- San Juan de Marcona, contará, de manera obligatoria, con un fondo social del 3% de los ingresos brutos que genere.
- Se incluye un plan de relaciones comunitarias, dentro del cual están los programas de mano de obra local, comunicación y participación ciudadana, monitoreo participativo y vigilancia ciudadana, gestión social, entre otros.
- Tiene una inversión referencial, sin embargo, el concesionario puede efectuar mayores inversiones a su cuenta, sin garantía del Estado (inversiones discrecionales).
- La infraestructura quedará para el Estado.

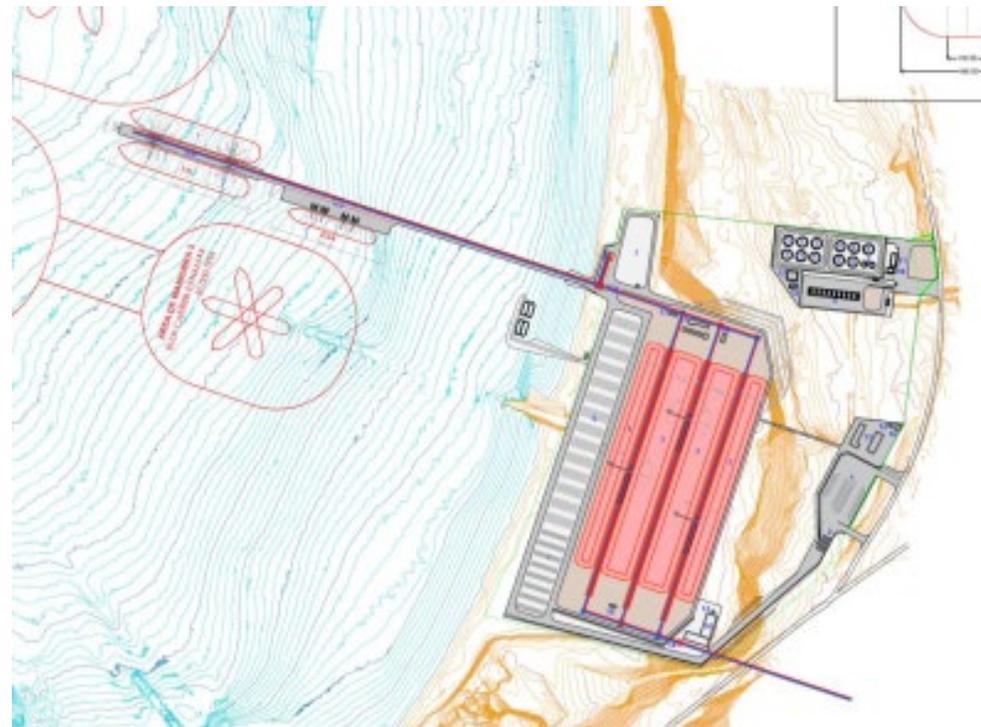
# **PROPUESTA DE JINZHAO VS PROYECTO DEL ESTADO**

## Iniciativa privada presentada por Jinzhao en el año 2017



Inversión total: USD 582 millones

## Proyecto revisado por Proinversión y APN, declarado de interés en el 2023



Inversión total: USD 405 millones

Nota: Si el concesionario considera que requiere hacer más inversiones, el contrato de concesión permite que lo haga a su cuenta y riesgo.

# DEMANDA DEL PROYECTO

## CARGAS MÁXIMAS EN LA PROYECCIÓN DE LA DEMANDA

MINERAL	EMPRESA	PROYECTO	PESIMISTA	MODERADO	DEMANDA POTENCIAL
Hierro	Jinzhao	Pampa del Pongo	11,776,900	<b>17,392,900</b>	17,392,900
	Apurímac Ferrum	Hierro Apurímac			20,040,000
Cobre, Zinc o Molibdeno	Marcobre	Mina Justa		<b>210,800</b>	210,800
	Shougang	Insumos	15,100	<b>15,100</b>	15,100
	Shouxin	Explotación de relaves	291,500	<b>291,500</b>	1,375,300
	Jinzhao	Pampa del Pongo	195,080	<b>200,580</b>	200,580
	Southern Copper Co	Los Chancas		<b>587,100</b>	587,100
	Panoro Apurímac	Antilla		<b>97,080</b>	97,120
	Buenaventura (Molle Verde)	Trapiche		<b>260,300</b>	260,300
	Hudbay	Constancia	2,500	<b>2,500</b>	37,500
<b>Total TM</b>			<b>12,280,680</b>	<b>19,057,860</b>	<b>40,216,700</b>

Fuente: Proinversión  
 Consultora: Royal Haskoning

- En efecto, la carga del Proponente representa 17.6 millones de toneladas, de un total de 19.1 millones (92% de la carga).
- Ello no implica ninguna exclusividad de atender su carga, pues al ser un puerto público, está en la obligación de atender cualquier carga que se presente, por ser multipropósito.

# PLAN MAESTRO

## (Reglamento de la LSPN)

**Artículo 12°.-** Los Planes Maestros son instrumentos donde se delimitan las áreas acuáticas y terrestres comprometidas en el desarrollo del puerto o terminal portuario de titularidad pública o privada y las futuras que serán requeridas. Los Planes Maestros son flexibles para adecuarse rápidamente a las necesidades del mercado nacional e internacional y contendrán:

a.- Un plan territorial donde se especifique el uso actual y futuro de las áreas acuáticas y terrestres del puerto o terminal portuario.

b.- La información y/o documentación respecto al movimiento estimado de carga y perspectiva de atención de naves en la forma que determine la Autoridad Portuaria Nacional para la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y los Planes Regionales de Desarrollo Portuario.

Los Administradores Portuarios Privados confeccionarán su propio Plan Maestro y deberán informar anualmente a la Autoridad Portuaria Regional sus perspectivas de atención de naves y movimiento estimado de cargas. La Auto-

**REQUISITOS: PATRIMONIO SOLICITADO**

# OTROS PROYECTOS PORTUARIOS CONCESIONADOS

*Patrimonio mínimo y niveles de fianzas bancarias solicitadas en sector Portuario*

Nombre	Unid.	Terminal Portuario						Criterio	Propuesta Marcona
		Muelle Sur	Paíta	Muelle Norte	Yurimaguas	Pisco	Salaverry		
<b>Número</b>		1	2	3	4	5	6	Promedio	7
<b>Nombre concesionario</b>		DPW	TP EuroAndinos	APM	H&H	TPP	GR	---	
<b>Año adjudicación</b>		2006	2009	2011	2011	2014	2018	---	2022
<b>Tipología</b>		Autofinanciada	Autofinanciada	Autofinanciada	Cofinanciada	Autofinanciada	Autofinanciada	---	Autofinanciada
<b>Inversión referencial (Obligatoria)</b>	MM US\$	213.500	127.800	307.169	43.700	102.414	96.262	---	277.062
<b>Inversión referencial (Total)</b>	MM US\$	213.500	127.800	748.714	43.700	102.414	215.765	---	355.454
<b>Patrimonio Neto Mínimo</b>		200.000	100.000	400.000	40.000	70.000	60.650	---	
<i>Pat.Net.Min como % de Inv. Referencial Oblig.</i>		93.7%	78.2%	130.2%	91.5%	68.4%	63.0%	87.5%	242.445
<b>Garantía Seriedad Participación</b>		5.000	1.000	5.000	1.181	1.000	1.500	---	
<i>G. Seriedad de Oferta como % de Inv. Ref. O.</i>		2.3%	0.8%	1.6%	2.7%	1.0%	1.6%	1.7%	4.612
<b>Garantía de Impugación</b>		2.135	1.300	7.487	0.437	1.100	1.076	---	
<i>G. de Impugnación como % de Inv. Ref. Oblig.</i>		1.0%	1.0%	2.4%	1.0%	1.1%	1.1%	1.3%	3.531

El Patrimonio exigido en TP Marcona es 63% de la Inversión Referencial (Obligatoria)

Nota: No se debe confundir el Patrimonio que un postor debe mostrar, con el capital social mínimo que aporta el adjudicatario a la sociedad concesionaria.

# **SOBRE EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**

## **SOBRE EL EIA**

- **El EIAd es una condición del Contrato de concesión.**

Esto quiere decir, que el adjudicatario de la concesión, como concesionario, debe efectuar en los dos primeros años, el diseño del proyecto, lo cual incluye: i) el Expediente Técnico de Obras (ETO) y ii) el Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIAd).

- **EL EIAd que actualmente fue aprobado por SENACE a JINZHAO, NO FORMA PARTE DE LOS DOCUMENTOS DEL PROCESO.**

El Contrato de concesión aprobado, incluye como ANEXO 13, los Términos de Referencia, que el concesionario deberá seguir, para que elabore su EIAd, y sea aprobado por la autoridad ambiental competente (SENACE).

- **En la siguiente lámina, se contempla los planes y programas que deberá efectuar el concesionario, como parte del EIAd. Estos programas benefician a la población:**

# Estrategia de Manejo Ambiental

Anexo 13 del Contrato de Concesión

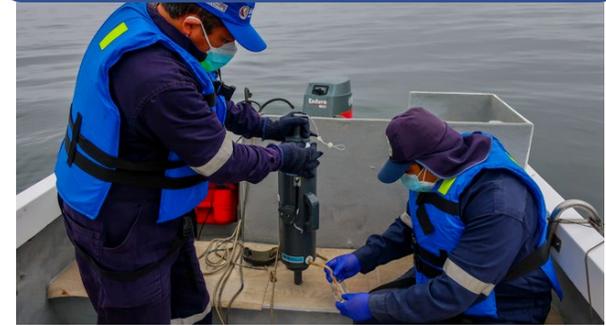
## Plan de Manejo Ambiental



## Plan de Relaciones Comunitarias



## Plan de Vigilancia Ambiental



## Plan de Contingencias



## Plan de Cierre



## Plan de Compensación Ambiental



# Plan de Relaciones Comunitarias

Anexo 13 del Contrato de Concesión

Programa de Desarrollo local

Programa de adquisición de bienes y servicios locales

Programa de contratación de mano de obra local

Programa de comunicación y participación ciudadana

Programa de monitoreo participativo y vigilancia ciudadana

Programa de Gestión Social



# **TRANSFERENCIA DEL TERRENO AL MTC**

**Ley No. 28521:** Declaración de necesidad y utilidad públicas la construcción del Megapuerto en el distrito de Marcona (artículo 1)

**Decreto Legislativo No. 1022 (modificación al art. 5 de la Ley Nacional del Sistema Portuario):** La titularidad de los bienes de dominio público portuario de alcance nacional corresponde al MTC (artículo 5)

**Incorporación del TPSJM en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (Decreto Supremo No. 019-2009-MTC y Decreto Supremo No. 009-2012-MTC)**

## Evaluación IPA TPSJM



## DEFENSA

Disponen la independización registral y transferencia gratuita a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de un lote de propiedad del Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú para promover la inversión privada y concesión del Terminal Portuario de San Juan de Marcona

DECRETO SUPREMO  
N° 009-2010-DE

DECRETA:

### Artículo 1.- Independización registral

Dispóngase la independización registral del lote de 729,127.204 m2 (72.91 Has.) de propiedad del Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú que forma parte del área mayor de 1'320,000.00 m2 inscrita en la Ficha No. 50404923 y en la Partida No. 02002823 del Registro de Propiedad Inmueble de la Oficina Registral Nazca, Zona Registral No. XI Sede Ica, de acuerdo con el cuadro de coordenadas y la documentación técnica que como Anexo forma parte del presente Decreto Supremo.

### Artículo 2.- Transferencia gratuita a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Apruébese la transferencia gratuita del dominio privado estatal durante el plazo que dure la concesión del Terminal Portuario de San Juan de Marcona, del lote independizado a que se refiere el artículo 1° del presente Decreto Supremo, a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la finalidad de promover la inversión privada y concesión del referido terminal portuario.

En caso se cancele el proceso de promoción de la inversión privada respecto del Terminal Portuario de San Juan de Marcona, el terreno objeto de la transferencia a que se refiere el artículo 1° precedente, revertirá gratuitamente a favor del Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú.

Imagen 11: Terreno reservado por el Estado para el Terminal Portuario de San Juan de Marcona



En caso se cancele el proceso de promoción de la inversión privada respecto del Terminal Portuario de San Juan de Marcona, el terreno objeto de la transferencia a que se refiere el artículo 1° precedente, revertirá gratuitamente a favor del Ministerio de Defensa - Marina de Guerra del Perú.

# **LA IMPORTANCIA DEL FONDO SOCIAL EN SAN JUAN DE MARCONA**

<https://www.fondosocialalaverry.com/proyectos/>