



PERÚ

Presidencia  
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la  
Inversión en Infraestructura de  
Transporte de Uso Público

**Oficio N° 109-15-PD-OSITRAN**

Lima, 07 de octubre de 2015

**CARGO**

014310

Señor

**EULOGIO AMADO ROMERO RODRÍGUEZ**

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima.-



Asunto : Proyecto de Ley N° 4779/2015-CR, "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Puerto de Corio, con categoría HUB, en el distrito de Bombón, provincia de Islay, Región Arequipa"

Referencia : Oficio N° 100-2015-2016-CTC/CR

De mi consideración:

Me dirijo a Usted, en atención al Oficio de la referencia, mediante el cual solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 4779/2015-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Puerto de Corio, con categoría HUB, en el distrito de Bombón, provincia de Islay, Región Arequipa.



Al respecto, sírvase encontrar adjunto al presente el Informe N° 050-2015-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Regulación, Gerencia de Supervisión y Fiscalización y por la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN, para su conocimiento y fines pertinentes.

Sin otro particular, quedo de Usted.

Atentamente,



**PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**  
Presidenta del Consejo Directivo

Adj. copia:  
Informe N° 050-2015-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN

REG.SAL. 38101  
HT: 34058





**INFORME N° 050-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN**

Para : **PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**  
Presidente del Consejo Directivo

De : **MANUEL CARRILLO BARNUEVO**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**  
Gerente de Supervisión y Fiscalización

**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Opinión del Proyecto de Ley N° 4779/2015-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Puerto de Corío, con categoría HUB, en el distrito de Bombón, provincia de Islay, Región Arequipa.

Referencia : Oficio N° 100-2015-2016-CTC/CR

Fecha : 06 de octubre de 2015

**I. OBJETO**

1. El objetivo del presente informe es emitir opinión respecto del Proyecto de Ley N° 4779/2015-CR, "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Puerto de Corío, con categoría HUB, en el distrito de Punta Bombón, provincia de Islay, Región Arequipa".

**II. ANTECEDENTES**

2. Mediante Oficio N° 420-2013-2014-CTC/CR, del 28 de noviembre de 2013, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, señor Leonidas Huayama Neira, solicitó opinión a este Regulador respecto al proyecto de Ley N° 2963/2013-CR, "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción del mega puerto de Corío en la provincia de Islay, Región Arequipa". Dicha solicitud fue respondida mediante Oficio N° 188-13-PD-OSITRAN de fecha 20 de diciembre de 2013, en el cual se adjuntó el informe N° 054-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el que concluyó que no le corresponde a OSITRAN pronunciarse sobre la declaración de la necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción de un mega puerto en Corío, dado que no es una materia que se encuentra bajo el ámbito de su competencia.

De similar manera, mediante Oficio N° 264-2014-2015-CTC/CR de 20 de noviembre de 2014, la Presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, señora Doris Oseda Soto, solicitó la opinión de este Regulador respecto del Proyecto de Ley N° 3967/2014-CR que declara "de necesidad pública, interés nacional la elaboración, ejecución preferente y operación del mega puerto de Corío en el distrito de Punta de Bombón de la



provincia de Islay, Región Arequipa". En aquella ocasión dicha solicitud fue respondida mediante Oficio N° 188-14-PD-OSITRAN de fecha 18 de diciembre de 2014, en el cual se adjuntó el Informe N° 036-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, el que concluyó que no le corresponde a OSITRAN pronunciarse sobre la declaración de la necesidad pública e interés nacional la elaboración, ejecución preferente y operación del mega puerto en Corío, dado que no es una materia que se encuentra bajo el ámbito de su competencia.

4. El 10 de setiembre de 2015, mediante Oficio N° 100-2015-2016-CTC/CR, recibido el 16 de setiembre de 2015, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, señor Eulogio Amado Romero, solicitó opinión a este Organismo Regulador respecto del Proyecto de Ley N° 4779/2015-CR, "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Puerto de Corío, con categoría HUB, en el distrito de Punta Bombón, provincia de Islay, Región Arequipa" (en adelante, el Proyecto de Ley).
5. Con fecha 21 de setiembre de 2015, la Presidencia del Consejo Directivo de OSITRAN solicitó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y a la Gerencia de Asesoría Jurídica emitir opinión sobre el referido Proyecto de Ley.

### III. ANÁLISIS

6. El Proyecto de Ley consta de un único artículo, en el cual se declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Puerto de Corío con categoría HUB, ubicado en el distrito de Punta Bombón, provincia de Islay, región Arequipa:

*"Artículo único.*

*Declárese de necesidad pública e interés nacional la construcción del puerto de Corío con categoría HUB, en el distrito de Punta Bombón, provincia de Islay, región Arequipa."*

7. El análisis que se presenta a continuación se basa en el Proyecto de Ley remitido y la exposición de motivos adjunta al mismo, así como en el marco normativo vigente. El análisis ha sido estructurado en las siguientes secciones:

- (i) Ámbito de Competencia de OSITRAN
- (ii) Competencia en política sectorial portuaria
- (iii) Competencia para la priorización de proyectos por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- (iv) Sobre el sustento técnico del Proyecto de Ley

- (i) Ámbito de Competencia de OSITRAN

8. De acuerdo al artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión de la Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ley de Creación de OSITRAN), este Regulador tiene como misión el regular el comportamiento de los mercados en los que actúen las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando de forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de



los usuarios, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público bajo su ámbito.

9. Por su parte, el artículo 4 de la Ley de Creación de OSITRAN establece que esta entidad ejerce su competencia sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público.
10. Ahora bien, el artículo 5 de la citada Ley establece que OSITRAN tiene como objetivos, (i) velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte, (ii) velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que OSITRAN fije o que se deriven de los respectivos contratos de concesión, (iii) resolver o contribuir a resolver las controversias de su competencia que puedan surgir entre las Entidades Prestadoras, de acuerdo con lo establecido en su Reglamento y (iv) fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura pública de transporte por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas concesionarios privados u operadores estatales, en beneficio de los usuarios, en estrecha coordinación con el Instituto de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual, INDECOPI.
11. En la misma línea, el artículo 4 del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, señala el ámbito de competencia de la entidad, indicando lo siguiente:

*"Artículo 4.- Ámbito de competencia del OSITRAN*

*El OSITRAN es competente para normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de actividades o servicios que involucran explotación de Infraestructura, comportamiento de los mercados en que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, Inversionistas y Usuarios, en el marco de las políticas y normas correspondientes."*(...) (El subrayado es nuestro.)

12. Conforme se puede advertir, OSITRAN regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura de transporte de uso público, referido a infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea y la red vial nacional, y el estricto cumplimiento de los contratos de concesión, para lo cual, ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley.
13. En esa medida, OSITRAN no resulta competente respecto de la materia del Proyecto de Ley en cuestión, consistente en la determinación de políticas sobre ejecución de proyectos de Infraestructura de transportes, toda vez que no plantea regular la actividad de las Entidades Prestadoras supervisadas por este Regulador (ámbito de competencia subjetiva) y tampoco la supervisión de la infraestructura de transporte de uso público (ámbito de competencia objetiva). Como se indicó, OSITRAN solamente es competente para normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de actividades o servicios que involucran explotación de Infraestructura de transporte de uso público de alcance nacional.



(ii) Competencias en política sectorial portuaria

14. Desde una perspectiva jurídica, se entiende que la competencia de un órgano administrativo comprende la esfera de atribuciones encomendadas por el ordenamiento jurídico a una entidad; por ende, contiene el conjunto de funciones y facultades que pueden ser ejercidas por la Administración.
15. En este sentido, el artículo 61 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, establece que la competencia de las entidades tiene su fuente en la Constitución y en la Ley, y es reglamentada por las normas que de aquella se derivan. Por ello, y observando el principio de legalidad que rige en nuestro Sistema Jurídico, la competencia que se atribuye a una entidad estatal tiene carácter restringido, dado que sólo puede hacer aquello que la Ley lo faculta en forma expresa.
16. De acuerdo con lo previsto en los artículos 22 y 23 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, los Ministerios diseñan, establecen, ejecutan y supervisan las políticas nacionales y sectoriales, asumiendo la rectoría respecto de ellas.
17. De conformidad con el artículo 18 de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, y sus modificatorias, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es el órgano rector que define las políticas sectoriales y la normatividad general para todas las actividades orientadas al transporte vinculadas al Sistema Portuario Nacional. Como puede advertirse, corresponde al MTC dictar las políticas nacionales y sectoriales en materia de transportes vinculados con el Sistema Portuario Nacional. En ese sentido, es competencia de dicho Ministerio pronunciarse sobre la materia del Proyecto de Ley.
18. En esa misma línea, se debe tener presente que, a fin de promover la inversión, construcción y gestión de una instalación portuaria, el artículo 3 de la LSPN establece que el Estado debe fomentar, regular y supervisar, a través de los organismos competentes, las actividades y los servicios portuarios, debiendo sujetarse a los Lineamientos de Política Portuaria Nacional, entre los que se encuentran los siguientes:

"(...)

1. *El fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional.*
2. *La integración de los puertos al sistema de transporte nacional y a la cadena logística internacional. (...)*
3. *La promoción de la competitividad internacional del sistema portuario nacional. (...)*
5. *La promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional. (...)*
9. *La promoción y fortalecimiento de la descentralización y desconcentración del sistema portuario, la tecnificación y desarrollo de los puertos. (...)*
13. *La promoción de los sistemas de calidad total en la gestión portuaria".*

19. En ese sentido, declarar de interés público, la construcción de la instalación portuaria de Corío, con categoría HUB, en el Distrito Punta Bombón, Provincia de Islay, Región Arequipa, es una medida que requiere encontrarse acorde con los Lineamientos de la Política Portuaria Nacional, lo cual corresponde ser verificado por el Sector Transportes y no por este Regulator.



(iii) Sobre el sustento técnico del Proyecto de Ley

20. Sin perjuicio de que ha quedado claro que corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones pronunciarse sobre la materia del Proyecto de Ley, así como de verificar si dicho proyecto de ley se encuentra acorde con los Lineamientos de la Política Portuaria Nacional, consideramos importante que se tenga presente lo siguiente respecto de la exposición de motivos del Proyecto de Ley, el cual señala:
- (i) La inversión en el puerto de Corío contaría con las condiciones necesarias para ser HUB a costos competitivos, ya que posee una alta conectividad portuaria con las principales rutas marítimas comerciales, es decir, se encuentra cercano a puertos alimentadores, centros de consumo y producción
  - (ii) Que el puerto podría operar 24 horas al día, los siete días a la semana; ello conllevaría a generar puestos de trabajo para los ciudadanos de Arequipa
  - (iii) Que el puerto de Corío se convertiría en un puerto natural para el comercio entre Bolivia y Brasil, con capacidad para competir con el canal de Panamá en cuanto a costos
  - (iv) Finalmente que, con este proyecto podría incrementarse de manera importante el flujo comercial de nuestro país.
21. De la lectura de la exposición de motivos no se presenta mayor sustento que respalde las afirmaciones de los párrafos anteriores, es decir, no se ha estimado cuántos puestos de trabajo se generarían con el proyecto, no se sustenta que el puerto de Corío competiría con el canal de Panamá en cuanto a costos, y finalmente, no se estima en cuánto se incrementaría el flujo comercial de nuestro país. Asimismo, no se explica la existencia de elementos necesarios para que Corío se convierta en hub, como son: posibilidad de construir grandes almacenes, terminales portuarios multimodales, autopista de acceso y diversos servicios.
22. Además, en la mencionada Exposición de Motivos tampoco se hace referencia a estudios económicos pertinentes que evalúen la viabilidad de dicho proyecto. No se remite a un estudio de mercado, que permita identificar, entre otros factores, la existencia de una demanda insatisfecha de transporte portuario que pueda ser atendida con el proyecto. Dicha información de sustento es relevante; toda vez que, el proyecto en cuestión podría implicar inversiones cuantiosas provenientes de los recursos del Estado peruano.
23. Cabe agregar que dicho proyecto normativo no adjunta tampoco elementos técnicos de la infraestructura, que permita conocer el tamaño de la inversión que se requeriría. Asimismo, como consecuencia de la ausencia de un sustento técnico del proyecto, tampoco se menciona si el proyecto será una infraestructura autofinanciada o cofinanciada. De ser este último el caso, dicho análisis debería ir complementado con información que sustente que dicha alternativa de inversión es la más rentable para el Estado, en el marco del SNIP.
24. Del mismo modo, el Análisis Costo-Beneficio sólo se limita a mencionar los efectos del proyecto en la sociedad, clasificándolos en: efectos monetarios, efectos no monetarios y efectos no susceptibles de valorizar. En ningún caso se puede observar la cuantificación de dichos efectos que permita evaluar la viabilidad económica y social del proyecto.



25. Por otro lado, no se ha analizado la posible competencia de otros puertos cercanos a Corío. En la actualidad, en la misma provincia y región existen varios terminales portuarios (ver Cuadro N° 1).

**Cuadro N° 1**  
Terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional en la Región Sur

Nombre	Clasificación por actividad	Región	Localidad	Administrador	Tráfico	Uso
TP Muelle Atico	Especializado/comercial	Arequipa	Atico	Tecnología de Alimentos S.A	Harina de Pescado	Privado
TP Matarani	Multipropósito	Arequipa	Matarani	Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR) <sup>1</sup>	Multipropósito	Publico
TP Multiboyas Mollendo	Especializado/comercial	Arequipa	Mollendo	Consorcio de Terminales S.A.	Hidrocarburos	Privado
TP Multiboyas Tablones	Especializado/comercial	Moquegua	Pacocha	Southern Perú	Hidrocarburos	Privado
TP Tablones	Especializado/comercial	Moquegua	Pacocha	Southern Perú	Ácido Sulfúrico	Privado
TP Multiboyas Ilo	Especializado/comercial	Moquegua	Ilo	Consorcio de Terminales S.A.	Hidrocarburos	Privado
TP Ilo	Multipropósito	Moquegua	Ilo	ENAPU	Multipropósito	Publico
TP Southern Perú	Multipropósito	Moquegua	Ilo	Southern Perú	Multipropósito	Privado
TP Multiboyas TLT	Especializado/comercial	Moquegua	Cata Cata	TRAMARSA	Gráneles Líquidos	Privado
TP Enersur	Especializado/minero	Moquegua	Ilo	Enersur S.A.	Minerales	Privado

Fuente: APN (2012). Plan de Desarrollo Portuario Nacional, Agosto de 2012. Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos.

26. En particular, es importante incorporar en el análisis la cercanía del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM). Actualmente, el TPM atiende todo tipo de carga, movilizándolo actualmente alrededor de tres millones de toneladas anuales.
27. Es importante señalar que, tomando en consideración la futura demanda de los proyectos mineros de las Bambas, Antapaccay y la ampliación de la sociedad minera Cerro Verde, el operador del TPM viene implementando un nuevo sistema de Recepción Almacenamiento y Embarque de concentrado de mineral y el amarradero F en la Bahía Islay de la región Arequipa. La inversión comprometida en este proyecto es de alrededor de US\$ 194 millones y se estima que en enero de 2016 comiencen las operaciones con el almacén de Cerro Verde y en abril se sumarían los almacenes de las Bambas y Antapaccay. El proyecto tendrá la capacidad para atender 3.5 millones de toneladas anuales de minerales con rendimientos de 2000 toneladas por hora.
28. Finalmente, un argumento que se utiliza en la Exposición de Motivos para justificar el Proyecto de Ley es que, de acuerdo a los estudios de batimetría, en el puerto de Corío podría alcanzarse 30 metros de calado o profundidad. Al respecto, como se ha señalado,

<sup>1</sup> Es importante precisar que OSITRAN únicamente es competente para supervisar el contrato de concesión suscrito entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y TISUR referido al Terminal Portuario de Matarani.



corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de organismo competente, verificar si dicho proyecto de ley cuenta con el sustento respectivo (como el estudio de factibilidad correspondiente), que determine la viabilidad y solución técnica a implementar en torno al dragado.

#### IV. CONCLUSIONES

29. En virtud de lo expuesto, se concluye lo siguiente:
- OSITRAN regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura de transporte de uso público, referido a infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea y la red vial nacional, y el estricto cumplimiento de los contratos de concesión, para lo cual, ejerce las funciones y atribuciones conferidas por Ley, no siendo competente para pronunciarse sobre la necesidad de declarar de interés público el desarrollo de la infraestructura portuaria a que se refiere el Proyecto de Ley.
  - Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones pronunciarse sobre la materia del Proyecto de Ley, así como de verificar si dicho proyecto de ley se encuentra acorde con los Lineamientos de la Política Portuaria Nacional y, en general, con el artículo 119 de la Constitución Política del Perú.
  - De la lectura de la exposición de motivos y del análisis costo - beneficio no se presenta mayor sustento que respalde las afirmaciones contenidas en los mismos. Tampoco se ha analizado la posible competencia de otros puertos cercanos a Corío, como es el caso del terminal portuario administrado por TISUR.

#### V. RECOMENDACIÓN

30. Remitir la opinión contenida en el presente informe al señor Congresista Eulogio Amado Romero, Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República. Se adjunta proyecto de oficio.

  
**MANUEL CARRILLO BARNUEVO**  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

  
**FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**  
Gerente de Supervisión y Fiscalización

  
**JEAN PAUL CALLE CASUSOL**  
Gerente de Asesoría Jurídica

Oficio N°           -15-PD-OSITRAN

Lima, xxx de octubre de 2015

Señor  
**EULOGIO ROMERO RODRIGUEZ**  
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones  
**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**  
Lima.-

Asunto:            Proyecto de Ley N° 4779/2015-CR, "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Puerto de Corío, con categoría HUB, en el distrito de Bombón, provincia de Islay, región Arequipa".

Referencia:      Oficio N° 748-2014-2015/JCTC/CR

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho solicita opinión al OSITRAN sobre el Proyecto de Ley N° 4779/2015-CR, "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Puerto de Corío, con categoría HUB, en el distrito de Bombón, provincia de Islay, región Arequipa".

Al respecto, sírvase encontrar adjunto al presente el Informe N° 00xx-15-GSF-GRE-GAJ-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, para su conocimiento y fines pertinentes.

Atentamente,

  
**PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**  
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal. N°  
Ref. H.R. 34058

