



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

**Oficio N° 163-2014-PD-OSITRAN**

Lima, 18 de diciembre de 2014

26203



**CARGO**

Señora  
**DORIS OSEDA SOTO**  
Presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones  
**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**  
Presente.

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 3967/2014-CR que declara de necesidad pública e interés nacional la elaboración, ejecución preferente y operación del mega puerto de Corio en el distrito de Punta de Bombón de la provincia de Islay, región de Arequipa.

Referencia : Oficio N° 264-2014-2015-CTC/CR

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de remitirle el Informe N° 036-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN del 16 de diciembre de 2014, el cual contiene la opinión del OSITRAN con relación al Proyecto de Ley N° 3967/2014-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional la elaboración, ejecución y operación del Megapuerto de Corio en el distrito de Punta de Bombón, en la provincia de Islay, de la región Arequipa.

Cabe mencionar que el Informe citado concluye que OSITRAN no es competente para pronunciarse sobre la conveniencia del Proyecto de Ley desde la perspectiva de la Política Portuaria Nacional, sino que dicho pronunciamiento corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Sin perjuicio de lo anterior, el Informe advierte que el Proyecto de Ley carece de un adecuado sustento técnico – económico, debido que la propuesta normativa no cuenta con estudios que analicen el tamaño de la inversión requerida, las necesidades de infraestructura, la viabilidad económico financiera, el resultado económico-social, la existencia de una demanda insatisfecha, el carácter autofinanciado o cofinanciado del proyecto, entre otros aspectos.

Sin otro particular, quedo de Usted.

Atentamente,

  
**PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**  
Presidenta Ejecutiva

Adj. copia: Informe N° 036-14-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN

Reg. Sal. 45229  
HT: 41956



**OSITRAN**  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN  
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





INFORME N° 036-14-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 sobre el Proyecto de Ley N° 3967/2014-CR que declara de necesidad pública e interés nacional la elaboración, ejecución preferente y operación del mega puerto de Corio en el distrito de Punta de Bombón de la provincia de Islay, región de Arequipa

Referencia : Oficio N° 264-2014-2015-CTC/CR

Fecha : 16 de diciembre de 2014

**I. OBJETO**

1. El objetivo del presente informe es emitir opinión 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 Corio en el distrito de Punta de Bombón de la provincia de Islay región Arequipa"*.

**II. ANTECEDENTES**

2. Mediante Oficio N° 264-2014-2015-CTC/CR de 20 de noviembre de 2014, recibido el 26 de noviembre de 2014, la Presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República solicitó la opinión de este Organismo Regulador respecto del Proyecto de Ley N° 3967/2014-CR (en adelante, el Proyecto de Ley).
3. Mediante proveído de fecha 01 de diciembre de 2014, 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

4. El Proyecto de Ley, en su artículo 1 referente al objeto de la ley y en su artículo 2 sobre control, señala lo siguiente:

*"Artículo 1º.- Declaración de necesidad pública, interés nacional*

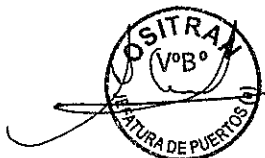
*Declaración de necesidad pública, interés nacional la elaboración, ejecución preferente y operación del mega puerto de Corio en el distrito de Punta de Bombón de la provincia de Islay región Arequipa a fin de garantizar el posicionamiento geopolítico y estratégico del Perú en el comercio internacional específicamente con la zona económica del Asia Pacífico, proyecto que deberá ser conducido por la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN.*

*Artículo 2º.- Del Control*

*El cumplimiento de lo establecido en la presente Ley se encuentra sujeto a las acciones de control a efectuarse en el marco del Sistema Nacional de Control."*

a) Competencias en política sectorial portuaria

5. 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.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. El artículo 3 de la LSPN establece los Lineamientos de Política Portuaria Nacional, entre los que se encuentran los siguientes:



**"Artículo 3:- Lineamientos de la Política Portuaria Nacional**

*El Estado fomenta, regula y supervisa, a través de los organismos competentes establecidos por la presente Ley, las actividades y los servicios portuarios, con sujeción a los lineamientos de política portuaria que ella establece.*

*Constituyen lineamientos esenciales de la Política Portuaria Nacional:*

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."*
10. Asimismo, de conformidad con el numeral 1 del artículo 4 de la LSPN, la planificación del Sistema Portuario Nacional se rige por las disposiciones y directrices contempladas en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP). Ese artículo señala además que el PNDP es el documento técnico normativo aprobado por el MTC, que tiene como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional. En esa línea, el artículo 11 de la LSPN establece que los proyectos de inversión en infraestructura portuaria nueva de titularidad y uso público deben encontrarse previstos en el PNDP.
11. En tal sentido, de conformidad con las normas antes mencionadas, el MTC es el organismo rector en materia de Política Portuaria Nacional, por lo que corresponde a dicho Ministerio verificar si la iniciativa legislativa consistente en el desarrollo, la elaboración, ejecución y operación del mega puerto de Corio, es acorde con dicha Política y si cumple además con los Lineamientos contenidos en la LSPN. En esa misma línea, el MTC, en el marco de sus competencias asignadas, también debe determinar si el desarrollo de proyecto portuario previsto en el Proyecto de Ley resulta ser prioritario en función a la planificación prevista en el PNDP.
12. Por otro lado, cabe tener presente que, de acuerdo con lo previsto en el artículo 3 de la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN, este Organismo Regulador tiene la misión de regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en 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.
13. En virtud de lo anterior, OSITRAN, en su rol de organismo regulador, sólo cuenta con competencia para verificar, en virtud de su potestad de supervisión, el cumplimiento de los compromisos contractuales de los concesionarios que operan infraestructura portuaria de uso público. De ello se desprende que el Regulador no resulta ser competente para pronunciarse sobre la conveniencia del Proyecto de Ley desde la perspectiva de la Política Portuaria Nacional,



toda vez que ello, como se ha señalado, resulta ser competencia del MTC. No obstante ello, y a fin de dar respuesta a lo solicitado por la Presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, a continuación se efectuará el análisis de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, a fin de determinar si el mismo contiene información que permita su evaluación desde el punto de vista técnico – económico.

b) Sobre el sustento técnico del Proyecto de Ley

- Exposición de motivos

14. En la Exposición de Motivos, adjunta al Proyecto de Ley, se afirma que la inversión en el Mega Puerto de Corio tendrá las siguientes implicancias:

- i. Garantizará el posicionamiento geopolítico y estratégico del Perú en el comercio internacional, específicamente con la zona económica del Asia Pacífico.
- ii. Abrirá las puertas del mundo a Arequipa, generará puestos de trabajo, mayor servicio de transporte y un movimiento económico en todos los rubros.
- iii. Permitirá operar grandes buques de importante tonelaje y se buscará una plataforma de transporte multimodal para los próximos 30 a 50 años.
- iv. Se afianzará la Integración regional Sudamericana.
- v. Los pobladores de la zona tendrán mayores oportunidades de desarrollo, como resultado de la dinamización del comercio, turismo y comunicación en la zona.

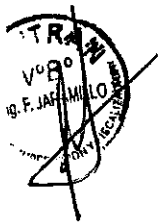
15. Asimismo, se señala que el Megapuerto de Corio será un Puerto Hub, un puerto central o de redistribución de carga, al cual llegarán líneas navieras de largo recorrido, que descargarán sus mercancías en dicho puerto para que estas sean distribuidas en líneas de recorrido más corto. Con relación al tipo de carga movilizadora, se especifica que por este puerto se movilizarán gráneles agroindustriales, carga general y carga rodante.

- Análisis del sustento técnico expresado en la Exposición de Motivos

16. La Exposición de Motivos del presente Proyecto de Ley señala los beneficios para la región como resultado de invertir en el Megapuerto de Corio. Se detallan, además, ciertas características sobre la escala de operaciones que tendría dicho puerto, el tipo de naves que recalarían y la carga que movilizarían. No obstante, no se ha desarrollado un sustento técnico que avale tales afirmaciones.

17. 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.

18. Dicho proyecto no adjunta 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.

19. No se observa tampoco que la propuesta de proyecto de ley se haya sustentado en un análisis de competencia en el mercado relevante que complemente el análisis sugerido en los numerales anteriores. Debe tenerse presente que en la misma provincia de Islay se ubica el puerto de Matarani, concesionado a Terminal Internacional del Sur (TISUR) desde el año 1999, siendo su principal rubro de movimiento la carga a granel (El movimiento anual durante el año 2013 fue: Minerales por 1,602,978.17 TM; granos limpios como trigo, maíz y soya por 1,035,775.63 TM; mientras que la carga en contenedores no resulta relevante ya que apenas alcanzó a 15,408 TEUS).
20. Cabe agregar que TISUR dentro del área de la concesión viene desarrollando el Proyecto "Sistema de Recepción Almacenamiento y Embarque de Minerales y amarradero F - Bahía Islay", obras iniciadas en el mes de marzo 2014, con una inversión de 186 millones de dólares, cuyo avance de ejecución de obras es de 30%, cuya conclusión está programada para el último trimestre del año 2015. El proyecto consiste en la construcción de otro amarradero con 296 metros de largo y una profundidad de 13 metros, que incluye además instalaciones especializadas en tierra (almacenes, fajas y acceso ferroviario), entre otros, exclusivamente para cubrir la futura demanda de la explotación de los minerales, proveniente de los proyectos mineros Las Bambas, Antapacay, ampliación Cerro Verde, etc.
21. Finalmente, se evidencia una ausencia de sustento con relación a los resultados económico-sociales que se esperan lograr tras la inversión en el Megapuerto de Corio.

#### IV. CONCLUSIONES

22. De conformidad con el análisis efectuado, el MTC es el organismo rector en materia de Política Portuaria Nacional; por lo tanto, corresponde a dicho Ministerio verificar si la iniciativa legislativa consistente en el desarrollo, elaboración, ejecución y operación del mega puerto de Corio, es acorde con dicha Política y si cumple, además, con los Lineamientos contenidos en la LSPN. En esa misma línea, el MTC, en el marco de sus competencias asignadas, también debe determinar si el desarrollo de proyecto portuario resulta ser prioritario en función a la planificación prevista en el PNDP.
23. OSITRAN, en su rol de organismo regulador, sólo cuenta con competencia para verificar, en virtud de su potestad de supervisión, el cumplimiento de los compromisos contractuales de los concesionarios que operan infraestructura portuaria de uso público. De ello se desprende que el Regulador no resulta ser competente para pronunciarse sobre la conveniencia del Proyecto de Ley desde la perspectiva de la Política Portuaria Nacional.
24. Sin perjuicio de lo anterior, se puede apreciar que el Proyecto de Ley carece de un adecuado sustento técnico – económico. En efecto, la propuesta normativa no cuenta con estudios que analicen el tamaño de la inversión requerida, las necesidades de infraestructura, la viabilidad económica financiera, el resultado económico-social, la existencia de una demanda insatisfecha, el carácter autofinanciado o cofinanciado del proyecto, entre otros aspectos.




V. RECOMENDACIÓN

25. Remitir la opinión contenida en el presente Informe a la Presidente de la Comisión de Transportes del Congreso de la República, a fin de dar atención al documento de la referencia.

Atentamente,

  
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

VArroyo/mg  
Reg. Sal GAJ No. 44868-14  
Ref. 41956-14

