



PERÚ

Ministerio
de Economía y FinanzasAgencia de Promoción
de la Inversión PrivadaComité de PROINVERSIÓN en
el Sector de Infraestructura
Portuaria"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DEL CENTENARIO DE MACHU PICCHU PARA EL MUNDO"**Oficio N° 121 -2011/JP-PUE-DAT/PROINVERSION**

Lima, 31 de marzo de 2011

Señores

CONSORCIO APM TERMINALS CALLAOPresente.-**Atención: Sr. Robert Bosman
Representante Legal****Asunto: Aclaración a la Propuesta Técnica****Referencia: Concurso de Proyectos Integrales del proceso de promoción de la inversión privada del Proyecto del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao**

De nuestra consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Propuesta Técnica contenida en el Sobre N° 2 presentado por su representada el día hoy, 31 de marzo de 2011, a fin de solicitarles se sirvan aclarar lo siguiente:

- La diferencia de los valores de CBR para el caso de la sub base en el ligero y en el pesado.
- Desagregar la capacidad total de los muelles (TEU) por etapas.
- Señalar la capacidad de patio por etapas.
- Precisar en qué actividad dentro de las actividades previas se realizará el estudio de impacto ambiental, de ser posible indicar fechas de inicio y conclusión probables.

Al respecto, agradeceremos hacer llegar las aclaraciones correspondientes hasta las 23:00 horas del día de hoy, 31 de marzo de 2011.

Es propicia la ocasión para expresar nuestra especial estima y consideración.

Atentamente,

Christy García Godos
Presidente del Comité de Evaluación
Propuestas Técnicas

Lima, 31 de marzo de 2011

Señores
**Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de
Infraestructura Portuaria – PRO PUERTOS**
Av. Paseo de la República 3361, Piso 8
San Isidro.-

Atención: Jefatura de Proyecto Puertos

Referencia: Concurso de Proyectos Integrales del proceso de promoción de la inversión privada del Proyecto del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario de Callao

Asunto : Aclaración de la Propuesta Técnica – Sobre N° 2

Estimados señores,

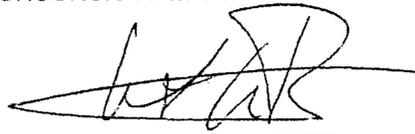
En relación al proceso indicado en la referencia y a su Oficio N° 121-2011/JP-PUE-DAT/PROINVERSIÓN por medio de la presente adjuntamos información solicitada:

- La diferencia de los valores de CBR para el caso de la sub base en el ligero y en el pesado. **Referirse al Anexo N° 1**
- Desagregar la capacidad total de los muelles (TEU) por etapas. **Referirse al Anexo N° 2**
- Señalar la capacidad de patio por etapas. **Referirse al Anexo N° 2**
- Precisar en qué actividad dentro de las actividades previas se realizará el estudio de impacto ambiental, de ser posible indicar fechas de inicio y conclusión probables. **Referirse al Anexo N° 3**

Sin otro particular, quedamos de ustedes.

Atentamente,

CONSORCIO APM TERMINALS CALLAO



Robert Bosman
Representante Legal

Anexo N° 1

PAVIMENTOS**ACLARACION SOBRE LA DIFERENCIA DE LOS VALORES DE CBR PARA EL CASO DE LA SUB-BASE EN EL PAVIMENTO LIGERO Y EN EL PAVIMENTO PESADO.**

En el Documento Sobre No. 2 Tomo I, Capítulo 6.3.5 "Tipo de Pavimento del Área de Respaldo: Capacidad Portante" se presentan las consideraciones para el diseño del pavimento y se menciona el valor de 30% para el CBR para la sub-base del pavimento ligero o de baja Resistencia y el valor de 20% para el CBR para la sub-base del pavimento pesado o de alta Resistencia. Cabe aclarar lo siguiente:

Por cada pavimento se ha realizado un diseño por separado.

El pavimento de Alta Resistencia (Pesado) consiste en una capa de suelo-cemento (CBM4) de 45 centímetros de espesor, sobre una sub-base de 20 centímetros de espesor con un CBR mínimo de 20%.

El pavimento de Baja Resistencia (Ligero) consiste en una capa de asfalto de 10 centímetros de espesor, sobre una sub-base de 25 centímetros de espesor con un CBR mínimo de 30%.

En el caso del pavimento pesado, el grado de compactación puede ser menor, ya que la mayor parte de las solicitaciones es absorbida por la capa de suelo-cemento (CBM4).

Sin embargo, en el caso del pavimento ligero, la sub-base debe tener mayor compactación para interactuar con la capa asfáltica de 10 centímetros (capa de rodamiento). (Folio 000080).

Anexo N° 2

CAPACIDAD DE PATIO Y MUELLE PARA EL MANEJO DE CONTENEDORES

De acuerdo a cada una de las etapas del proyecto de modernización del Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao, la capacidad de manejo de contenedores por muelle y patio se presentan en el cuadro siguiente:

		Etapa 1 (MN-A y MN-C)	Etapa 2	Etapa 3	Etapa 4	Etapa 5 (Desaparece MN-A)	Al final de la Etapa 5
Capacidad de Amarradero (TEU)	STS Cranes	1,492,041		746,021	746,021	746,021	2,984,083
	Gruas de naves	470,189					
Capacidad por metro lineal	Metros de amarradero	700		300	300	314	1,224
	Capacidad	2,131.49		2,486.74	2,486.74	2,375.86	2437.98

Capacidad por amaradero

Para la primera etapa, la capacidad de amarradero, que incluyen los amarraderos MN-A y MN-C es igual a 1,492,041 TEU. En cuanto a la etapa 3 la capacidad de amarradero se lograría una capacidad adicional de 746,021 TEU, con lo cual se cuenta al termino de esta etapa con una capacidad acumulada de 2,238,062 TEU. En la etapa 4, se agregan a la capacidad del terminal 746,021 TEU, con lo cual al termino de esta etapa se cuentan con una capacidad acumulada de 2,984,083 TEU. Finalmente en la etapa 5, en donde de acuerdo al desarrollo del proyecto desaparece el actual amarradero MN-A se resta aproximadamente 746 mil TEU y se agrega también 746 mil TEU del nuevo amarradero, con lo que en la práctica no se adiciona un TEU más de capacidad; es por ello que al final de la Etapa 5 se sigue contando con la misma capacidad que la Etapa 4 y que asciende a 2,984,083 TEU.

Para la etapa 6, el cual es opcional, se calcula un capacidad de amarradero es 994,694 TEU.

Capacidad de patio

La capacidad de patio para la etapa 1 hasta 5 se acumula al final de la etapa 5 un total de 2,98 millones de TEU's.

Capacidad Límite

La capacidad de un puerto o terminal portuario se determina por aquel segmento del puerto que limite la capacidad. Así se observa que en la Etapa 5 la capacidad del Terminal Norte Multipropósito se encuentra determinado por la capacidad de los amarraderos o muelle.

Anexo N° 3

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL - ACTIVIDADES PREVIAS

El estudio de impacto ambiental se realizará dentro de la actividad de "Permisos y licencias". Esto está proyectado para iniciarse en Enero del 2012 y finalizaría en Diciembre del mismo año.

En la siguiente página se adjunta el cronograma.



