



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

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

Presidencia Ejecutiva

**CARGO**

RECIBIDA  
LA RECEPCIÓN NO ES  
SEÑAL DE CONFORMIDAD

2013 DIC 20 PM 12:09

TRAMITE DOCUMENTARIO  
CONGRESO DE LA REPUBLICA

031322

**Oficio N° 188-13-PD-OSITRAN**

Lima, 19 de diciembre de 2013

Señor  
**LEONIDAS HUAYAMA NEIRA**  
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones  
**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**  
Presente.-

Asunto : Proyecto de Ley N° 2963/2013-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción del megapuerto de Corío en la provincia de Islay, región Arequipa

Referencia : Oficio N° 420-2013-2014-CTC/CR



De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho solicita opinión a OSITRAN sobre el Proyecto de Ley N° 2963/2013-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción del megapuerto de Corío en la provincia de Islay, región Arequipa.



Al respecto, sírvase encontrar adjunto al presente el Informe N° 054-13-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN, para su conocimiento y fines pertinentes.



Hago propicia la oportunidad para expresarle las seguridades de mi especial consideración y estima.

Atentamente,



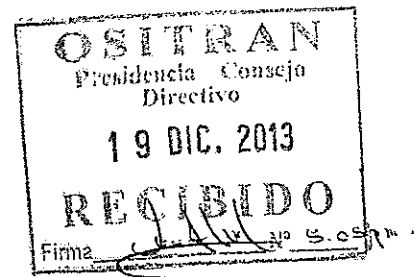
**PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**  
Presidenta Ejecutiva

Reg. Sal. 37770  
HR: 35045

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







INFORME N° 054-13-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° 2963/2013-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción del megapuerto de Corío en la provincia de Islay, región Arequipa

Referencia : Oficio N° 420-2013-2014-CTC/CR

Fecha : 18 de diciembre de 2013

I. OBJETO

1. El objetivo del presente informe es emitir opinión respecto del Proyecto de Ley N° 2963/2013-CR que declara de necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción del Megapuerto de Corío en la provincia de Islay, Región de Arequipa.



II. ANTECEDENTES

2. El 29 de noviembre de 2013, 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, Lic. Leonidas Huayama Neira, solicitó opinión a este Organismo Regulator respecto del Proyecto de Ley N° 2963/2013-CR (en adelante, el Proyecto de Ley).
3. Mediante Proveído de fecha 04 de diciembre de 2013, 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 consta de un único artículo, en el cual se declara de necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción de un Megapuerto en Corío, ubicado en la provincia de Islay, región Arequipa:

"Artículo único.



*Declárese de Necesidad Pública, Interés Nacional y Estratégico, la elaboración de estudios de Pre Inversión, Inversión y la Construcción del Megapuerto de Corío en la provincia de Islay en la región de Arequipa, para garantizar el posicionamiento geopolítico y estratégico del Perú en el comercio internacional específicamente con la zona económica del Asia Pacífico, necesario para seguir garantizando el Desarrollo Económico Nacional."*

5. 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 cuatro secciones.

### III.1. Cuestión previa

6. 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.
7. 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.
8. De acuerdo a lo establecido 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 el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito, para lo cual ejerce con autonomía las funciones y atribuciones asignadas por Ley.
9. La referida normativa permite advertir que corresponde al Sector, y no al Regulador, dictar la política sectorial, lo cual resulta acorde con lo dispuesto en la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE), en cuyos artículos 22° y 23°, se determina expresamente que los Ministerios diseñan, establecen, ejecutan y supervisan las políticas nacionales y sectoriales, asumiendo la rectoría respecto de ellas.



### III.2. Competencia para la priorización de proyectos

10. Conforme a lo antes señalado, respecto del único artículo del Proyecto de Ley que propone declarar de necesidad pública, interés nacional y estratégico, la elaboración de los estudios de Pre inversión, Inversión y la Construcción del Megapuerto de Corío en la provincia de Islay en la región de Arequipa, se considera que no corresponde mediante una Ley propuesta por iniciativa del Congreso de la República establecer las prioridades de asignación presupuestal y de ejecución de las Entidades del Estado, correspondiendo ello a



la decisión de cada Titular o máxima autoridad de la Entidad. Tales prioridades se deben explicitar en los instrumentos de planeamiento de desarrollo con los que cuenta la Entidad, tales como los Planes de Desarrollo Concertado correspondientes, según el nivel de gobierno, los Presupuestos Participativos y la programación presupuestaria.

11. Lo antes señalado es concordante con el artículo 119° de la Constitución Política del Perú, el cual dispone que: "la dirección y gestión de los servicios públicos están confiadas al Consejo de Ministros; y a cada ministro en los asuntos que competen a la cartera a su cargo".
12. En ese sentido, la prioridad de las intervenciones en materia de puertos, así como la ejecución de un Proyecto de Inversión Pública (PIP) debe enmarcarse en las Políticas y Planes Sectoriales y ser considerada en los instrumentos de planeamiento de desarrollo de la Entidad.
13. Adicionalmente, se señala que formular y planear la política del Sector Transportes y Comunicaciones, podría conllevar a priorizar proyectos, lo cual es competencia del Sector Transportes y Comunicaciones, tal y como lo indica el Artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobado mediante Decreto Supremo N° 021-2007-MTC.

### III.3. Sobre las Áreas de Desarrollo Portuario

14. En la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, modificada por Decreto Legislativo N° 1022, se define a las Áreas de Desarrollo Portuario como aquellos espacios terrestres, marítimos, lacustres y fluviales calificados por la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) aptos para ser usados en la construcción o ampliación de puertos o terminales portuarios, o que, por razones de orden logístico, comercial, urbanísticos o de otra naturaleza se destinan como tales en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (en adelante, PNDP)<sup>1</sup>.



15. De acuerdo a lo establecido en el PNDP, para la delimitación de las Áreas de Desarrollo Portuario, se toman en cuenta criterios de orden legal, técnico, económico, ambiental y otros.



16. Los criterios de orden legal se encuentran contenidos en las disposiciones de la Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento.

17. Entre los criterios de orden técnico se encuentran las siguientes:

- Condiciones físicas: se consideran preferentemente áreas que cuenten con abrigo natural, adecuada topografía y batimetría. Además en el ámbito marítimo se considerarán las bahías y zonas adyacentes a penínsulas y en el ámbito fluvial se considerarán los estirones.
- Condiciones de viento y mar (oleaje, vientos, precipitaciones, corrientes, etc.).



<sup>1</sup> La versión actualizada al año 2012 del Plan de Desarrollo Portuario Nacional se encuentra disponible en la web de la APN: <http://www.apn.gob.pe/web/apn/plan-nacional-de-desarrollo-portuario> (último acceso: 18 de diciembre de 2013).

- Accesos: áreas en las que sea posible desarrollar accesos terrestres, tomando en consideración las vías terrestres existentes que permitan la fluidez de comunicación de las áreas de desarrollo con las principales rutas nacionales.
18. Los criterios de orden económico están referidos al área de influencia (*hinterland*) de las actividades económicas, zonas productivas o polos de desarrollo económico que garantizarán un tráfico de carga sostenido para los proyectos portuarios.
  19. Finalmente, entre los criterios de orden ambiental y otros se consideran las zonas de ecosistemas (a fin de evitar comprometer las áreas naturales protegidas) y las zonas de restos arqueológicos establecidas por el Instituto Nacional de Cultura. Adicionalmente, no se consideran las áreas de rompientes y usos de playas.
  20. Tomando en consideración los criterios anteriormente descritos, la APN ha delimitado 43 Áreas de Desarrollo Portuario en el ámbito marítimo, 41 en el ámbito fluvial y nueve en el ámbito lacustre. Punta Corío es una de las Áreas de Desarrollo Portuario en el ámbito marítimo delimitadas por la APN (ver Cuadro N° 1)

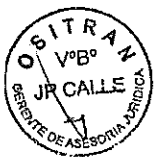
**Cuadro N° 1**  
Coordenadas geográficas del Área de Desarrollo Portuario Punta Corío

Vértice	Latitud	Longitud	Lado	Obs.
1	17° 15' 42.54" S	71° 37' 52.34" O	1-2	LR
2	17° 14' 16.07" S	71° 37' 9.61" O	2-3	LC
3	17° 15' 16.96" S	71° 34' 13.27" O	3-4	LR
4	17° 16' 52.06" S	71° 34' 50.20" O	4-1	LR

Nota: LC = línea de costa o línea más alta creciente; LR = línea recta.

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

21. Sin embargo, a pesar de constituir un Área de Desarrollo Portuario, Punta Corío no cuenta con un plan maestro. Los planes maestros son instrumentos de planificación en los cuales se delimitan las áreas acuáticas y terrestres comprometidas en el desarrollo del puerto o terminal portuario. De acuerdo a lo establecido en la Ley del Sistema Portuario Nacional, las Autoridades Portuarias Regionales son las encargadas de elaborar y proponer los planes maestros de los puertos bajo su jurisdicción, en concordancia con los objetivos regionales, provinciales y de desarrollo auto sostenible.<sup>2</sup>
22. Adicionalmente, de acuerdo al PNDP, las Autoridades Portuarias Regionales instaladas contarán con un plazo no mayor a cinco años para la aprobación de planes maestros de los Terminales Portuarios de alcance regional bajo su jurisdicción y podrán suscribir convenios de gestión con la APN para la elaboración de los planes maestros. De acuerdo a la información contenida en el PNDP, existen diez terminales portuarios de uso público con



**"Artículo 29°.- Atribuciones de la Autoridad Portuaria Regional**

Son atribuciones de la Autoridad Portuaria Regional las siguientes, además de las que se consideren en la presente ley:

- a) Elaborar, y proponer el Plan Regional de Desarrollo Portuario y los Planes Maestros de los Puertos bajo su jurisdicción, en concordancia con los objetivos regionales, provinciales y de desarrollo auto-sostenible; (...)"

planes maestros elaborados y aprobados por la APN<sup>3</sup>, entre los cuales no se encuentra Punta Corío.

23. No obstante lo antes expuesto, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 10° del Reglamento de la LSPN, el PNDP es un documento dinámico, por lo que puede incorporarse el plan maestro del terminal portuario Punta Corío si se considera que podría desarrollarse la ejecución de la infraestructura portuaria con participación privada en dicha región, sin necesidad de la existencia de una norma con rango de ley que priorice las intervenciones para dicho terminal marítimo.
24. De igual manera, es preciso informar que el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016 del Sector Transporte y Comunicaciones, aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 224-2012 MTC/01 del 12 de mayo del 2012, no prevé la construcción del referido proyecto en la región Arequipa.

#### III.4. Sobre el sustento técnico del Proyecto de Ley

25. Por otra parte, se considera que, a partir de los argumentos expuestos en la Exposición de Motivos, no se justifica la construcción de un megapuerto en la región Arequipa. En efecto, el principal sustento para la ejecución de dicho proyecto es la tasa de crecimiento de la economía peruana para los 12 últimos años, con proyección al año 2015, así como la estructura de las exportaciones, ambas referidas al país. Al respecto, es preciso señalar que las estadísticas deben centrarse en la región donde se proyecta desarrollar la construcción del nuevo megapuerto (provincia de Islay, región Arequipa), a fin de determinar su factibilidad y su proyección de desarrollo, para con ello establecer su necesidad.
26. Asimismo, en la exposición de motivos del Proyecto de Ley 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° 2).



<sup>3</sup> Paita, Salaverry, Callao, Ilo, General San Martín, San Juan de Marcona, Iquitos, Yurimaguas – Nueva Reforma, Pucallpa y Chimbote.

**Cuadro N° 2**  
**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)	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.



27. 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, movilizandoo actualmente alrededor de tres millones de toneladas anuales, con lo cual la utilización de su infraestructura portuaria asciende al 50% de su capacidad.



28. 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 ha presentado un proyecto para construir un nuevo sistema de Recepción Almacenamiento y Embarque de concentrado de mineral y el amarradero F en la Bahía Islay de la región Arequipa. El Expediente Técnico de dicha ampliación ya fue presentado para aprobación de la APN, con un monto de inversión de USD 183 984 005,41.



29. Otro argumento importante para justificar el Proyecto de Ley es que, de acuerdo a los estudios de batimetría, en el puerto de Corío podría alcanzarse 28 metros de calado o profundidad. Al respecto es conveniente señalar que si bien la profundidad que podría alcanzarse en este puerto constituye una ventaja natural, es imprescindible contar con el respectivo estudio de factibilidad que permita conocer la futura demanda de carga en la región. Dicho estudio no ha sido incluido en la exposición de motivos del Proyecto de Ley.

30. Es preciso indicar que la decisión de ejecutar un proyecto específico y la solución técnica a implementar en cada caso, debe ser analizada en el marco de estudios de pre inversión que



incluyan, entre otros, el diagnóstico de la situación de los actuales puertos, el estudio de la demanda, sin y con proyecto, las posibles opciones técnicas de solución y su correspondiente rentabilidad económica.

#### IV. CONCLUSIONES

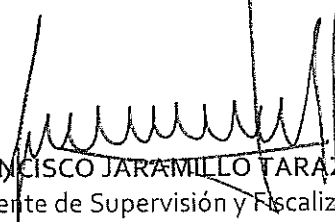
31. Por lo antes expuesto, se considera que no le corresponde al OSITRAN pronunciarse sobre la declaración de necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción de un megapuerto en Corío, toda vez que ello es atribución del Titular o máxima autoridad de cada Entidad, de acuerdo a sus Planes de Desarrollo Concertados, Presupuestos Participativos, recursos y necesidades. En este caso, la Autoridad Portuaria Nacional y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones son las entidades que, en el marco de sus competencias, orientan, impulsan, ordenan y planifican y coordinan el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional.
32. Si bien Punta Corío se encuentra considerado como Área de Desarrollo Portuario en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, no cuenta con un Plan Maestro. Adicionalmente, en el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016 del Sector Transporte y Comunicaciones, aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 224-2012 MTC/01 del 12 de mayo de 2012, no se prevé la construcción del referido Megapuerto.
33. La LSPN establece como competencia de la Autoridad Portuaria Regional, "conducir los procesos de promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria de titularidad pública, para lo que, la APN y las Autoridades Portuarias Regionales deberán celebrar con la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN, convenios de cooperación"; resultando innecesario que dicho aspecto estuviere regulado nuevamente en otro dispositivo legal.

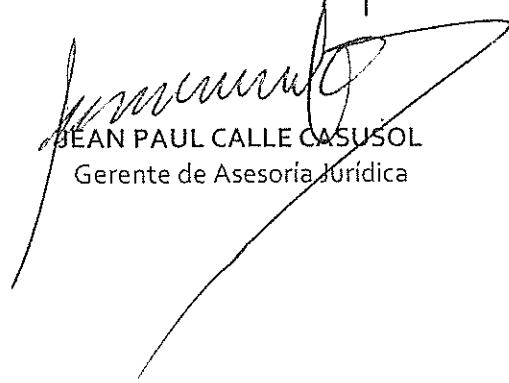
#### V. RECOMENDACIÓN

Remitir la opinión contenida en el presente informe al Lic. Leonidas Huayama Neira, Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

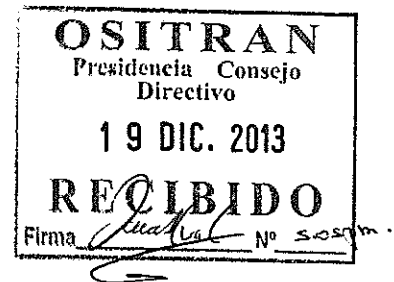


  
MANUEL CARRILLO BARNUEVO  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

  
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA  
Gerente de Supervisión y Fiscalización

  
JEAN PAUL CALLE CASUSOL  
Gerente de Asesoría Jurídica





INFORME N° 054-13-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° 2963/2013-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción del megapuerto de Corío en la provincia de Islay, región Arequipa

Referencia : Oficio N° 420-2013-2014-CTC/CR

Fecha : 18 de diciembre de 2013

**I. OBJETO**

1. El objetivo del presente informe es emitir opinión respecto del Proyecto de Ley N° 2963/2013-CR que declara de necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción del Megapuerto de Corío en la provincia de Islay, Región de Arequipa.

**II. ANTECEDENTES**

2. El 29 de noviembre de 2013, 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, Lic. Leonidas Huayama Neira, solicitó opinión a este Organismo Regulador respecto del Proyecto de Ley N° 2963/2013-CR (en adelante, el Proyecto de Ley).
3. Mediante Proveído de fecha 04 de diciembre de 2013, 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 consta de un único artículo, en el cual se declara de necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción de un Megapuerto en Corío, ubicado en la provincia de Islay, región Arequipa:

"Artículo único.



*Declárese de Necesidad Pública, Interés Nacional y Estratégico, la elaboración de estudios de Pre Inversión, Inversión y la Construcción del Megapuerto de Corío en la provincia de Islay en la región de Arequipa, para garantizar el posicionamiento geopolítico y estratégico del Perú en el comercio internacional específicamente con la zona económica del Asia Pacífico, necesario para seguir garantizando el Desarrollo Económico Nacional."*

5. 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 cuatro secciones.

### III.1. Cuestión previa

6. 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.
7. 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.
8. De acuerdo a lo establecido 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 el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito, para lo cual ejerce con autonomía las funciones y atribuciones asignadas por Ley.
9. La referida normativa permite advertir que corresponde al Sector, y no al Regulador, dictar la política sectorial, lo cual resulta acorde con lo dispuesto en la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE), en cuyos artículos 22° y 23°, se determina expresamente que los Ministerios diseñan, establecen, ejecutan y supervisan las políticas nacionales y sectoriales, asumiendo la rectoría respecto de ellas.

### III.2. Competencia para la priorización de proyectos

10. Conforme a lo antes señalado, respecto del único artículo del Proyecto de Ley que propone declarar de necesidad pública, interés nacional y estratégico, la elaboración de los estudios de Pre inversión, Inversión y la Construcción del Megapuerto de Corío en la provincia de Islay en la región de Arequipa, se considera que no corresponde mediante una Ley propuesta por iniciativa del Congreso de la República establecer las prioridades de asignación presupuestal y de ejecución de las Entidades del Estado, correspondiendo ello a



la decisión de cada Titular o máxima autoridad de la Entidad. Tales prioridades se deben explicitar en los instrumentos de planeamiento de desarrollo con los que cuenta la Entidad, tales como los Planes de Desarrollo Concertado correspondientes, según el nivel de gobierno, los Presupuestos Participativos y la programación presupuestaria.

11. Lo antes señalado es concordante con el artículo 119º de la Constitución Política del Perú, el cual dispone que: "la dirección y gestión de los servicios públicos están confiadas al Consejo de Ministros; y a cada ministro en los asuntos que competen a la cartera a su cargo".
12. En ese sentido, la prioridad de las intervenciones en materia de puertos, así como la ejecución de un Proyecto de Inversión Pública (PIP) debe enmarcarse en las Políticas y Planes Sectoriales y ser considerada en los instrumentos de planeamiento de desarrollo de la Entidad.
13. Adicionalmente, se señala que formular y planear la política del Sector Transportes y Comunicaciones, podría conllevar a priorizar proyectos, lo cual es competencia del Sector Transportes y Comunicaciones, tal y como lo indica el Artículo 7º del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobado mediante Decreto Supremo N° 021-2007-MTC.



### III.3. Sobre las Áreas de Desarrollo Portuario

14. En la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, modificada por Decreto Legislativo N° 1022, se define a las Áreas de Desarrollo Portuario como aquellos espacios terrestres, marítimos, lacustres y fluviales calificados por la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) aptos para ser usados en la construcción o ampliación de puertos o terminales portuarios, o que, por razones de orden logístico, comercial, urbanísticos o de otra naturaleza se destinan como tales en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (en adelante, PNDP)<sup>1</sup>.
15. De acuerdo a lo establecido en el PNDP, para la delimitación de las Áreas de Desarrollo Portuario, se toman en cuenta criterios de orden legal, técnico, económico, ambiental y otros.
16. Los criterios de orden legal se encuentran contenidos en las disposiciones de la Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento.
17. Entre los criterios de orden técnico se encuentran las siguientes:
  - Condiciones físicas: se consideran preferentemente áreas que cuenten con abrigo natural, adecuada topografía y batimetría. Además en el ámbito marítimo se considerarán las bahías y zonas adyacentes a penínsulas y en el ámbito fluvial se considerarán los estirones.
  - Condiciones de viento y mar (oleaje, vientos, precipitaciones, corrientes, etc.).



<sup>1</sup> La versión actualizada al año 2012 del Plan de Desarrollo Portuario Nacional se encuentra disponible en la web de la APN: <http://www.apn.gob.pe/web/apn/plan-nacional-de-desarrollo-portuario2> (último acceso: 18 de diciembre de 2013).

- Accesos: áreas en las que sea posible desarrollar accesos terrestres, tomando en consideración las vías terrestres existentes que permitan la fluidez de comunicación de las áreas de desarrollo con las principales rutas nacionales.
18. Los criterios de orden económico están referidos al área de influencia (*hinterland*) de las actividades económicas, zonas productivas o polos de desarrollo económico que garantizarán un tráfico de carga sostenido para los proyectos portuarios.
  19. Finalmente, entre los criterios de orden ambiental y otros se consideran las zonas de ecosistemas (a fin de evitar comprometer las áreas naturales protegidas) y las zonas de restos arqueológicos establecidas por el Instituto Nacional de Cultura. Adicionalmente, no se consideran las áreas de rompientes y usos de playas.
  20. Tomando en consideración los criterios anteriormente descritos, la APN ha delimitado 43 Áreas de Desarrollo Portuario en el ámbito marítimo, 41 en el ámbito fluvial y nueve en el ámbito lacustre. Punta Corío es una de las Áreas de Desarrollo Portuario en el ámbito marítimo delimitadas por la APN (ver Cuadro N° 1)

**Cuadro N° 1**  
Coordenadas geográficas del Área de Desarrollo Portuario Punta Corío

Vértice	Latitud	Longitud	Lado	Obs.
1	17° 15' 42.54" S	71° 37' 52.34" O	1-2	LR
2	17° 14' 16.07" S	71° 37' 9.61" O	2-3	LC
3	17° 15' 16.96" S	71° 34' 13.27" O	3-4	LR
4	17° 16' 52.06" S	71° 34' 50.20" O	4-1	LR

*Nota: LC = línea de costa o línea más alta creciente; LR = línea recta.*

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



21. Sin embargo, a pesar de constituir un Área de Desarrollo Portuario, Punta Corío no cuenta con un plan maestro. Los planes maestros son instrumentos de planificación en los cuales se delimitan las áreas acuáticas y terrestres comprometidas en el desarrollo del puerto o terminal portuario. De acuerdo a lo establecido en la Ley del Sistema Portuario Nacional, las Autoridades Portuarias Regionales son las encargadas de elaborar y proponer los planes maestros de los puertos bajo su jurisdicción, en concordancia con los objetivos regionales, provinciales y de desarrollo auto sostenible.<sup>2</sup>



22. Adicionalmente, de acuerdo al PNDP, las Autoridades Portuarias Regionales instaladas contarán con un plazo no mayor a cinco años para la aprobación de planes maestros de los Terminales Portuarios de alcance regional bajo su jurisdicción y podrán suscribir convenios de gestión con la APN para la elaboración de los planes maestros. De acuerdo a la información contenida en el PNDP, existen diez terminales portuarios de uso público con



**"Artículo 29°.- Atribuciones de la Autoridad Portuaria Regional**

Son atribuciones de la Autoridad Portuaria Regional las siguientes, además de las que se consideren en la presente ley:

- a) Elaborar, y proponer el Plan Regional de Desarrollo Portuario y los Planes Maestros de los Puertos bajo su jurisdicción, en concordancia con los objetivos regionales, provinciales y de desarrollo auto-sostenible;
- (...)"

planes maestros elaborados y aprobados por la APN<sup>3</sup>, entre los cuales no se encuentra Punta Corío.

23. No obstante lo antes expuesto, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 10° del Reglamento de la LSPN, el PNDP es un documento dinámico, por lo que puede incorporarse el plan maestro del terminal portuario Punta Corío si se considera que podría desarrollarse la ejecución de la infraestructura portuaria con participación privada en dicha región, sin necesidad de la existencia de una norma con rango de ley que priorice las intervenciones para dicho terminal marítimo.
24. De igual manera, es preciso informar que el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016 del Sector Transporte y Comunicaciones, aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 224-2012 MTC/01 del 12 de mayo del 2012, no prevé la construcción del referido proyecto en la región Arequipa.

#### III.4. Sobre el sustento técnico del Proyecto de Ley

25. Por otra parte, se considera que, a partir de los argumentos expuestos en la Exposición de Motivos, no se justifica la construcción de un megapuerto en la región Arequipa. En efecto, el principal sustento para la ejecución de dicho proyecto es la tasa de crecimiento de la economía peruana para los 12 últimos años, con proyección al año 2015, así como la estructura de las exportaciones, ambas referidas al país. Al respecto, es preciso señalar que las estadísticas deben centrarse en la región donde se proyecta desarrollar la construcción del nuevo megapuerto (provincia de Islay, región Arequipa), a fin de determinar su factibilidad y su proyección de desarrollo, para con ello establecer su necesidad.

Asimismo, en la exposición de motivos del Proyecto de Ley 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° 2).



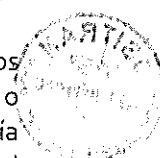
<sup>3</sup> Paita, Salaverry, Callao, Ilo, General San Martín, San Juan de Marcona, Iquitos, Yurimaguas – Nueva Reforma, Pucallpa y Chimbote.

**Cuadro N° 2**  
**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)	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	Gránulos 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.

27. 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, movilizand o actualmente alrededor de tres millones de toneladas anuales, con lo cual la utilización de su infraestructura portuaria asciende al 50% de su capacidad.
28. 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 ha presentado un proyecto para construir un nuevo sistema de Recepción Almacenamiento y Embarque de concentrado de mineral y el amarradero F en la Bahía Islay de la región Arequipa. El Expediente Técnico de dicha ampliación ya fue presentado para aprobación de la APN, con un monto de inversión de USD 183 984 005,41.
29. Otro argumento importante para justificar el Proyecto de Ley es que, de acuerdo a los estudios de batimetría, en el puerto de Corío podría alcanzarse 28 metros de calado o profundidad. Al respecto es conveniente señalar que si bien la profundidad que podría alcanzarse en este puerto constituye una ventaja natural, es imprescindible contar con el respectivo estudio de factibilidad que permita conocer la futura demanda de carga en la región. Dicho estudio no ha sido incluido en la exposición de motivos del Proyecto de Ley.
30. Es preciso indicar que la decisión de ejecutar un proyecto específico y la solución técnica a implementar en cada caso, debe ser analizada en el marco de estudios de pre inversión que





incluyan, entre otros, el diagnóstico de la situación de los actuales puertos, el estudio de la demanda, sin y con proyecto, las posibles opciones técnicas de solución y su correspondiente rentabilidad económica.

#### IV. CONCLUSIONES

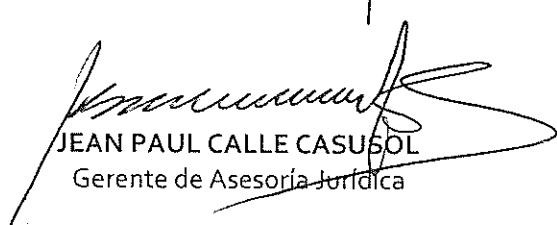
31. Por lo antes expuesto, se considera que no le corresponde al OSITRAN pronunciarse sobre la declaración de necesidad pública e interés nacional y estratégico la construcción de un megapuerto en Corío, toda vez que ello es atribución del Titular o máxima autoridad de cada Entidad, de acuerdo a sus Planes de Desarrollo Concertados, Presupuestos Participativos, recursos y necesidades. En este caso, la Autoridad Portuaria Nacional y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones son las entidades que, en el marco de sus competencias, orientan, impulsan, ordenan y planifican y coordinan el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional.
32. Si bien Punta Corío se encuentra considerado como Área de Desarrollo Portuario en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, no cuenta con un Plan Maestro. Adicionalmente, en el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012-2016 del Sector Transporte y Comunicaciones, aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 224-2012 MTC/01 del 12 de mayo de 2012, no se prevé la construcción del referido Megapuerto.
33. La LSPN establece como competencia de la Autoridad Portuaria Regional, "conducir los procesos de promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria de titularidad pública, para lo que, la APN y las Autoridades Portuarias Regionales deberán celebrar con la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN, convenios de cooperación"; resultando innecesario que dicho aspecto estuviere regulado nuevamente en otro dispositivo legal.

#### V. RECOMENDACIÓN

Remitir la opinión contenida en el presente informe al Lic. Leonidas Huayama Neira, Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

  
**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

