

## **INFORME DE INVESTIGACIÓN**

# **CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI**

### **PRESENTACIÓN**

La Comisión Investigadora Especial, de acuerdo al mandato recibido por el Pleno del Congreso el 11 de agosto del 2001 y; en uso de las atribuciones conferidas por el Art. 97º de la Constitución Política del Estado y a los Art. 88º del Reglamento del Congreso, desarrolló actividades de investigación en relación a las eventuales irregularidades que pudieran haberse presentado en los procesos de privatización, a través de la venta o concesión de empresas públicas desarrollados entre 1990 y 2001. Se incluyó en tales actividades, las referidas al análisis del proceso de privatización de los Terminales Portuarios pertenecientes a la Empresa Nacional de Puertos y, en forma especial, la concesión del Terminal Portuario de Matarani, efectuada en Mayo de 1999.

Este objetivo fue además ratificado, por el Pleno del Congreso el 18 de septiembre de 2001, en que luego de aprobar la Moción de Orden del Día presentada por la Congresista Dora Núñez (FIM), otorgó mandato adicional a la Comisión Investigadora para proceder al esclarecimiento de eventuales irregularidades ocurridas en la Concesión de Matarani.

Del mismo modo, es de un alto interés y necesidad para el Parlamento Nacional establecer las características y condiciones en las cuales se desarrollaron las acciones para privatizar los terminales portuarios de ENAPU, en consideración a que, por mandato de la Ley 27396 y sus respectivas modificatorias, el Congreso deberá, en las próximas semanas, recibir y debatir el Anteproyecto de Ley Nacional de Puertos elaborado por la Comisión Especial Multisectorial en la que han participado representantes del Estado, los gremios empresariales, los usuarios y los trabajadores.

Uno de los aspectos principales de esta norma es la de establecer las condiciones para la promoción de la inversión pública y privada en la modernización y desarrollo de la infraestructura portuaria. En tal sentido, se hace indispensable evaluar el proceso de privatización de puertos iniciado en 1992, con la promulgación del D.L. 25882 y suspendido en enero de 2001, a través de la promulgación de la Ley 27396.

Para el desarrollo de las acciones encargadas, la Comisión Investigadora ha buscado recopilar y organizar la información obtenida de:

- Empresa Nacional de Puertos – ENAPU S.A.
- PRO INVERSIÓN (ex Comisión de Promoción de la Inversión Privada)
- Comité Especial de Promoción de la Inversión Privada – Puertos.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Gremios de usuarios finales de los servicios portuarios representados en el Frente de Defensa del Puerto de Matarani.
- Federación de Trabajadores de la Empresa Nacional de Puertos
- Las normas legales pertinentes.
- El material periodístico e informativo sobre el caso.

Así mismo, la Comisión ha recibido el testimonio de las siguientes personas vinculadas con la presente investigación:

- Alberto Pandolfi Arbulú – en su calidad de ex Ministro de Transportes y Comunicaciones.
- José Dellepiani Massa – en su calidad de ex Miembro de CEPRI PUERTOS.
- Juan Lira Villanueva – en su calidad de ex Presidente de CEPRI PUERTOS
- Gustavo Salcedo Williams – en su calidad de ex Presidente de CEPRI PUERTOS
- Arturo Woodman Pollit – en su calidad de miembro del Directorio de la Empresa Santa Sofía Puertos.
- La Gerencia General y Asesoría Jurídica de la Empresa Terminal Internacional del Sur –TISUR.

Así mismo, debe señalarse que aspectos concernientes a esta investigación fueron incorporados en las sesiones correspondientes en las cuales se recibió el testimonio de los señores Carlos Boloña Behr, en su calidad de ex integrante de la COPRI y ex Ministro de Economía y Finanzas, Javier Silva Ruete, en su calidad de ex Ministro de Economía, Dionisio Romero Seminario, en su calidad de Presidente del Grupo Romero y Pedro Sánchez Gamarra, en su calidad de Director Ejecutivo de la COPRI.

Quedando pendiente el testimonio de Dr. Eusebio Bueza Vega, en su calidad de Director de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

## **ANTECEDENTES**

### **Naturaleza y Características de la Empresa Nacional de Puertos S.A.**

ENAPU fue creada en 1969, como Organismo Público Descentralizado del

Sector Transportes y Comunicaciones, mediante Decretos Leyes N° 17526 y N° 18027 para asumir la administración y operación de los terminales marítimos de atraque directo y lanchonaje en todo el país.

El Decreto Legislativo N° 098 del 29 de mayo de 1981, transformó la Empresa al régimen legal de la actividad privada y organizada, como una Sociedad Mercantil, rigiéndose asimismo, por su Estatuto Social y por la Ley de la Actividad del Estado (Ley 24948 del 02.12.88) y su Reglamento (Decreto Supremo N° 027-90-MIPRE), Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (Ley 27170) y supletoriamente por la Ley General de Sociedades (Ley N° 26887).

Hasta antes de la creación de ENAPU, los puertos se encontraron bajo distintas administraciones, entre ellas, las correspondientes al Ministerio de Hacienda y Comercio (Dirección de Administración Portuaria, Autoridad Portuaria del Callao y Autoridad Portuaria de Salaverry), Administración Portuaria de Chimbote (Planta Siderúrgica de Chimbote) y Administraciones de puertos particulares (Cabo Blanco, Talara, Eten, Pimentel, Puerto Chicama, Santa, Samanco, San Nicolás, y Pisco).

Entre 1960 y 1968, la Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda, logró culminar la construcción de cuatro importantes puertos de atraque directo: Paita, Salaverry, General San Martín e Ilo. Con estas nuevas instalaciones, se incrementó la capacidad portuaria a nivel nacional, superando progresivamente el sistema portuario de lanchonaje.

La primera intención de integrar el sistema portuario, se dio en 1968, con la creación de la Corporación Nacional Portuaria, la cual no entró en funcionamiento. Durante el proceso de creación de ENAPU, se experimentó el inicio de una corriente moderna con nuevos conceptos en el servicio portuario; basados principalmente, en la participación de los usuarios, en la organización y la consideración de sus planteamientos y sugerencias.

La Empresa Nacional de Puertos S.A. inició sus funciones con el nombre ENAPU PERU, el 1° de enero 1970, según disposición del Decreto Ley N° 17526. Fue creada como organismo público descentralizado del Sector Transportes y Comunicaciones, encargada de administrar, operar y mantener los terminales y muelles fiscales de la República, sean marítimos, fluviales o lacustres.

Los puertos integrantes de la empresa, al momento de su creación fueron:

En el norte: Cabo Blanco, Talara, Paita, Pacasmayo, Eten, Chicama, Salaverry, Chimbote, Besique, Casma y Huarmey.

En el centro: Supe, Huacho, Chancay, Callao y Cerro Azul.

En el sur: General San Martín, Matarani e Ilo.

En el oriente: Iquitos, Yurimaguas, Pucallpa y Puerto Maldonado.

ENAPU, a través de los años de actividad portuaria, ha transferido la administración de algunos terminales a otras instituciones. Particularmente, los puertos que operan bajo el sistema de lanchonaje, los cuales, al no responder a las exigencias de la modernidad del tráfico naviero, pasaron a apoyar actividades comerciales, de algunas municipalidades e instituciones regionales. Actualmente, están bajo su administración siete puertos: Paita, Salaverry, Chimbote, Callao, Pisco, Ilo e Iquitos; en los cuales tiene las funciones de administración, operación, equipamiento y mantenimiento de terminales y muelles en la República sean marítimos, fluviales o lacustres, incluida su construcción en caso de ser autorizada.

La actividad portuaria a la actualidad es de 80% del total de nuestro comercio exterior. Sólo el Terminal Marítimo del Callao registra 68% de este movimiento comercial. Lo siguen Salaverry, Paita y Chimbote.

Todos los puertos mencionados, presentan una configuración estructural diversa. El Callao, por ejemplo, cuenta con 9 muelles operativos, individualizados de acuerdo al tipo de carga a transportar. Los puertos de provincias tienen un solo muelle de atraque directo a excepción de Salaverry que tiene dos.

Los muelles son de diverso calado y bordo y profundidad, de acuerdo al tipo de buque y carga a transportar. Del total de carga de importación, exportación y cabotaje que se moviliza por los distintos puertos del país, el 68% se realiza por el Terminal Marítimo del Callao.

La gestión de los puertos del país se ha llevado a cabo, bajo una política portuaria integral, centralizada y de cobertura total de la responsabilidad operativa, balanceando en muchos casos el déficit económico de algunos puertos con la rentabilidad de otros que movilizan mayor volumen de carga. Todo esto para un mayor desarrollo en las regiones que están en el entorno de estos puertos.

Los terminales son definitivamente verdaderos polos de desarrollo debido a su efecto multiplicador de la economía local. El mayor o menor movimiento comercial de un puerto se debe a los lineamientos de política económica gubernamental y a las medidas que se adopten para impulsar las exportaciones.

## **INCORPORACIÓN DE ENAPU S.A. EN EL D.L. 674 - LEY MARCO DE PRIVATIZACIONES.**

La liberalización del sistema portuario se inició en 1991, a través del Decreto Legislativo N° 645 del 06 de julio de 1991, que autoriza a las cooperativas y empresas cualquiera fuera su modalidad para realizar labores que son efectuadas en los puertos marítimas, fluviales o lacustre, en las faenas de embarque, desembarque, trasbordo y movilización de carga en naves mercantes. En esta misma orientación, el Decreto Legislativo 660 del 19 de agosto de 1991, disolvió la Comisión Controladora de Trabajo Marítimo, a través de la cual hasta entonces, se realizaban acciones vinculadas a la provisión de mano de obra para servicios marítimos y portuarios. Mediante estas disposiciones se trasladó hacia operadores privados el manejo de los diversos servicios prestados en los terminales.

Actualmente casi el 100% de los servicios a la nave y a la carga tales como practicaje, remolcaje, estiba, desestiba, y almacenamiento se encuentran en manos privadas.

La Empresa Nacional de Puertos S.A. ENAPU S.A. Fue incluida en el proceso de Promoción de la Inversión Privada por Decreto Ley No 25882 del 24 de noviembre 1992, el mismo que está normado por el decreto Legislativo No 674 del 27 de setiembre de 1991, incluyendo dentro del proceso las funciones que competen a ENAPU con relación a los terminales portuarios de Paita, Salaverry, Chimbote, Guacho, Callao, General San Martín, Matarani e Iquitos. Inicialmente se incluyó el puerto de Talara, pero fue posteriormente transferido a Petro-Perú, quedando al margen del presente proceso de privatización. Asimismo el 28 de mayo de 1993, el Gobierno decidió que el puerto de Ilo tuviera su propio Comité Especial de Privatización, excluyéndolo también de este proceso.

La promoción de la inversión privada en los puertos del país es una necesidad por el bajo nivel de desarrollo en su infraestructura, como consecuencia de la falta de capacidad financiera de ENAPU S.A., que sólo le permite inversiones en rehabilitación, requiriéndose a la fecha nuevas inversiones del orden de los US\$ 300 MM.

Los objetivos buscados con la promoción de la inversión privada en los puertos, de acuerdo a los lineamientos generales del Gobierno son: promover e incentivar la inversión privada en los puertos de acuerdo a las exigencias del mercado, para lograr un servicio eficiente con tarifas competitivas. Por ello, el logro de objetivos busca establecer un único sistema portuario integrado y coherente con la política nacional de puertos.

Por Resolución Suprema No 146-93-PCM del 22-04-93 se nombró el primer Comité Especial de privatización, bajo la presidencia del señor Gustavo Barragán Schenone para llevar adelante el proceso. El 30-12-93 fue nombrado presidente el señor Javier Llerena Pérez, hasta el 20-11-95, fecha en la que fue reemplazado por el señor Jaime Cisneros Velarde hasta el 25-10-96, fecha en que la condición y desarrollo del proceso quedó a cargo de los miembros del

CEPRI, Señores Jorge Merino Tafur y Edgardo Colunge Guevara.

Mediante la Resolución Suprema N° 318-94-PCM de fecha 1 de agosto de 1994, se definió como modalidad para llevar adelante el proceso de promoción de la inversión privada en la Empresa Nacional de Puertos S.A. - ENAPU, mediante tres posibilidades: 1) la transferencia total o parcial de acciones o activos de ENAPU al sector privado; 2) la celebración de contratos de asociación en participación, prestación de servicios, arrendamiento, gerencia, concesión y otros similares con entidades o empresas constituidas en el extranjero y 3) .

Mediante Resolución Suprema N° 498-93-PCM de fecha 29 de octubre de 1993, se define la conformación de una CEPRI para el Puerto de Ilo separándola del resto de Terminales Portuarios regionales, así mismo se definió como modalidad de privatización c) de la referida norma;

Mediante Resolución Suprema N° 252-97-PCM de fecha 3 de junio de 1997, se dispuso que el proceso de promoción de la inversión privada en el Puerto de Ilo, se lleve a cabo por el Comité Especial a cargo del proceso de promoción de la inversión privada en la Empresa Nacional de Puertos S.A. - ENAPU;

Mediante Resolución Suprema 287-97-PCM del 20-06-97, se dispuso que la Comisión de Promoción de Concesiones privadas-PROMCEPRI, tenga a su cargo, el proceso de promoción de la inversión privada en la Empresa Nacional de Puertos S.A.- ENAPU, y en el Puerto de Ilo.

## **CASO: CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI**

### **Características del Puerto.-**

El Puerto de Matarani está ubicado en el sur del Perú en la costa del Departamento de Arequipa (Lt. 17° 00' S. y Lg. 72° 07' W.). El terminal marítimo consiste en un muelle de atraque directo tipo marginal (583 mt. x 22 mt.), con 3 amarraderos, un calado máximo de 32 pies, una capacidad de atención para naves de 35.000 DWT y un amarradero tipo roll on - roll off.

El puerto posee instalaciones especializadas para la descarga de granos (3 torres neumáticas y 36 silos con una capacidad de almacenamiento de 53.000 TM) y para el embarque de minerales (faja transportadora aérea con una capacidad entre 600 a 1000 TM/hora). Sus instalaciones pueden clasificarse como un Terminal de Uso Múltiple.

El área de influencia del puerto comprende los departamentos de Arequipa, Cuzco, Puno, Tacna y Bolivia (La Paz). El terminal portuario esta articulado a la zona de influencia a través de la carretera Panamericana, la carretera Arequipa

- Santa Lucía- Juliaca (en construcción) y el ferrocarril del Sur (Matarani – Arequipa – Juliaca – Cuzco - Puno).

En el periodo 1990-1998 el puerto atendió el 6% del TRB de las naves, el 7% de la carga nacional y el 1% del movimiento de contenedores. El puerto tiene una orientación al manejo de las importaciones con destino a la zona de influencia (trigo a granel es la principal carga movilizada por el terminal).

El tipo de naves que habitualmente es atendida en el puerto es de tipo convencional (55%), granelera (26%) y roll on - roll off (5%). Con la participación del sector privado en las concesiones se busca desarrollar inversiones en infraestructura y equipamiento del orden de US\$ 4.6 millones y mejoras significativas en el puerto.

El Terminal Portuario de Matarani ha sido el primer puerto otorgado en concesión al sector privado. El puerto fue adjudicado el 31 de mayo de 1999 por CEPRI Puertos a la empresa Santa Sofía de Puertos S.A. principal accionista del Consorcio Terminal Internacional del Sur – TISUR.

### **Características del Contrato de Concesión otorgada**

El objeto de la concesión es la construcción, conservación y explotación de la infraestructura. El Tipo de contrato es el de Concesión BOT (construye, opera y transfiere). El plazo de la concesión es de 30 años, los cuales pueden renovarse por una vez a sólo pedido del operador.

El precio base para el otorgamiento de la Buena Pro fue de US\$ 9.5 millones y la Licitación se otorgó a la oferta más alta por el derecho de concesión :US.\$9.6 millones. El operador adjudicado deberá cumplir con el pago de una retribución por la explotación del 5% de ingresos brutos. El operador privado asumió un compromiso de inversión a efectuar en los primeros cinco años, de US\$ 4.6 Millones, quedando en libertad de efectuar nuevas inversiones, en la medida en que estas sean necesarias por las necesidades del mercado.

Para aquellos servicios que no estén sujetos al régimen de libre competencia, el operador privado queda sujeto a la Regulación Tarifaria ejercida por OSITRAN que fijará la metodología y el régimen tarifario. Sin embargo, esta regulación recién será aplicada a partir del quinto año de vigencia del Contrato. Mientras tanto, el régimen está sujeto a un rol de tarifas máximas establecidas en el contrato de concesión.

No se prohíbe la integración vertical de servicios complementarios de Transporte marítimo y terrestre con los servicios portuarios, ni de los Servicios portuarios con de estiba y desestiba de carga, almacenaje y transporte.

## **Principales deficiencias del Contrato de Concesión del Puerto de Matarani**

### **Sobre la valorización del Terminal y la determinación del Precio Base**

La CEPRI Puertos – II presidida por el Sr. Juan Lira Villanueva estableció como precio base, \$ 9,5 millones. Siendo asignada la buena pro, al único postor que se presentó y que superó el precio base sólo en \$180,000.

Matarani es el segundo puerto en importancia después del Terminal del Callao. Los indicadores de rentabilidad de este puerto se demuestra en los siguientes Cuadros:

#### **SERVICIOS PORTUARIOS**

<b>Concepto</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>
Carga Total (Tn.)	849,245	916,420	1'072,778	1'041,778
Contenedores (Unid.)	926	2960	3,307	6954

#### **ESTADOS FINANCIEROS (SOLES)**

<b>Concepto</b>	<b>1997 (S/.)</b>	<b>1998 (S/.)</b>
Total de Ventas	14'929,786.26	15'241,123.58
Gastos de Operaciones	10'400,593.00	11'068,586.07
Utilidad Bruta	4'172,537.51	4'529,193.26

Las inversiones realizadas por ENAPU durante en los últimos 22 años, sin considerar aquellos referidos al mantenimiento; tienen un valor presente de \$49'770,000. Estas inversiones fueron hechas enteramente por la empresa con financiamiento a través de créditos externos.

	<b>COSTO INICIAL US\$</b>	<b>VALOR ACTUALIZADO US\$</b>
Ampliación Muelle Marginal	1'000,000	3'450,000
Construcción Almacén N° 6 (Mercancía Peligrosa)	1'000,000	3'450,000
Construcción Central Térmica	600,000	1'930,000
Reparación integral muelle marginal	15'000,000	35'950,000
Construcción Túnel – Embarque minerales	600,000	1'280,000
Instalación Batería de 14 Silos metálicos	3'300,000	3'710,000
		-----
		49'770,000

En relación con la recaudación del Estado, de acuerdo a las Memorias Institucionales de Enapu. Matarani generó Utilidad (antes de impuestos) de S/.4'172,537.51 en 1997 y de S/. 4'529,193.26 en 1998.



Sin embargo, luego de ser privatizada a partir de agosto de 1999, los ingresos obtenidos por el Estado Peruano por concepto de pago del derecho de explotación: (5% sobre la facturación anual), ha sido de S/.1'170,000 en el año 2000<sup>1</sup> y de S/.1'496,000<sup>2</sup> en el año 2001.

Los compromisos especificados en el Contrato de Concesión suscrito el 17 de agosto de 1999; establecen obligatoriedad de inversión por \$4,6 millones a ser invertidos en los primeros cinco años de la concesión. Las obras principales que deben implementarse se refieren al reforzamiento del rompeolas, habilitación del área de almacenamiento, ampliación del sistema de descarga de granos, mejoramiento del sistema de carga de minerales.

Según el Informe de OSITRAN N° 012-02-GEE-OSITRAN sobre Desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Matarani, entre 1999 y 2001, la Empresa TISUR ha invertido \$ 1,82 millones. Es decir, en relación con el tiempo transcurrido desde la vigencia del contrato (29 meses – 48,3%) el cumplimiento proporcional de las inversiones es de 39,5%. Tal como se especifica en el referido Informe de OSITRAN, la empresa se hizo acreedora a una penalidad por la demora en el cumplimiento de obras referidas al mejoramiento de los sistemas de transportes de minerales que, al ser depositado en condiciones defectuosas, ocasiona problemas de contaminación del cereal que es almacenado en las lozas.

### **Sobre la adjudicación a un postor único**

La Concesión de Matarani fue otorgada a Santa Sofía Puertos como postor único. Sin embargo, resulta inexplicable que habiéndose mostrado interés por parte de nueve empresas operadoras precalificadas, sólo se haya presentado una sólo oferta económica.

De un grupo de nueve empresas pre calificadas, pasaron a la etapa de presentación de las propuestas técnicas, las empresas: Obrascón Huarte (2,7 puntos) Santa Sofía Puertos (6,5 p.) A & F Wiese (6,2 p.) Serlipisa (6,3 p.) Las tres últimas quedaron habilitadas para participar en la licitación de Matarani.

Es preciso anotar en este punto que Santa Sofía Puertos postuló como postor también para el Puerto de Ilo, siendo descalificada ya que un solo concesionario no podía tener el control de ambos puertos que se supone, deben de competir entre sí. Esta limitación, es levantada en agosto del 2000 para permitirle postular a la Concesión del Puerto de Ilo en calidad de único postor.

En la sesión convocada para el día 31 de mayo de 1999, sólo Santa Sofía

<sup>1</sup> Calculado a un promedio de tipo de cambio de S/.3.00 en 2000.

<sup>2</sup> Calculado promedio de tipo de cambio de S/.3.4 en 2001.

Puertos acudió a presentar los sobres 1 y 2; haciéndose de la Buena Pro.

De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 22 del D.S. 070-92-PCM que reglamenta lo dispuesto por el Decreto Legislativo 674 – Ley Marco de la Privatización, en los Contratos incluidos en el Artículo 2º, inc. c) del mencionado Decreto Legislativo, se precisa que la celebración de Contratos, será negociada por el Comité Especial de Privatización y aprobada por COPRI, siempre y cuando, el CEPRI acredite que la persona favorecida con el contrato ha resultado de un proceso de selección entre varios candidatos o que, en todo caso, las condiciones de calidad de servicio y de costo ofrecidas están entre las más competitivas del mercado.

El Art. 4º del Decreto Ley 26120, promulgado el 24 de diciembre de 1992, se modifica el Artículo 16º del D.L. 674, precisando que las subastas públicas deben iniciarse con el precio base aprobado por la COPRI. En caso de no presentarse ofertas o que estas no alcancen el precio base, o que la subasta se declare desierta por cualquier razón, el Comité Especial convocará a nueva subasta. El acto de la nueva subasta se realizará un plazo no menor de siete (7) días naturales, contados desde la convocatoria, en cuyo caso se penalizará el precio base, en un 15%.

En ese mismo sentido, la Ley 26850 de Contrataciones y Adquisiciones del Estado; del 03 de agosto de 1997, si bien está referida a contratos para obtener obras, bienes o servicios, señala en su Art. 32º que un Proceso de Selección deberá ser declarado Desierto, cuando se presenten menos de dos postores o cuando quede válida una única oferta, salvo que se trate de un proceso de adquisición de bienes que por la naturaleza de su comercialización tienen un precio fijado por cotización internacional. La declaración de desierto de un proceso de selección no exime a la Entidad de convocar uno nuevo.

En el documento del Comité Especial de Privatización del 27 de noviembre de 1998, (pág. 2) “RESPUESTA A LAS CONSULTAS SOBRE LAS BASES” a la Pregunta 8:

¿Existe un número mínimo de postores a fin de declarar desierta la licitación?

El CEPRI responde: “Se requiere MAS DE UNA OFERTA ECONÓMICA VÁLIDA para no declarar desierta la licitación.” (pág. 3)

Las Actas de COPRI revisadas entre noviembre de 1998 y agosto de 1999, no consignan acuerdo alguno en el sentido de autorizar a la CEPRI a modificar tal condición.

La Comisión considera que la CEPRI actúo amparándose en la redacción ambigua del D.S. 059-96-PCM que señala la condición para declarar desierta la subasta “cuando no se presenten postores”. Por el contrario, debió proceder de acuerdo a las disposiciones más específicas señaladas en las normas mencionadas que están en plena vigencia.

En su presentación ante nuestra Comisión, el representante del Grupo Romero, señaló un aspecto que puede ser ilustrativo de la forma en que, esta decisión del CEPRI perjudicó la valorización y el pago final por la concesión del Terminal:

*“...resultó que los demás postores para Matarani decidieron no participar, porque nosotros estuvimos muy indecisos si participar o no con esta cláusula. Como era 9 millones, era la primera, decidimos: vale la pena correr el riesgo y decidimos bajar el precio que teníamos previsto ofrecer y ponerlo al mínimo, si la ganamos, la ganamos en el mínimo, sino que se la lleve otro más valiente que nosotros y nos las llevamos”.*

*Dionisio Romero Seminario – 9/04/2002-Congreso de la República – CIDEF.*

### **Sobre la adición de Cláusula Aclaratoria en el Contrato.**

De acuerdo a lo establecido en las Bases de Licitación, las propuestas de los postores debía ser entregada el día de la subasta, incluyendo el texto prefirmando del Contrato de Concesión, en el cual se consignaba el nombre de la empresa que asume el rol de Concesionario y el del Operador. Las Bases señalaban la posibilidad de que se tratara de la misma empresa. Sin embargo, si era personas jurídicas diferentes, el contrato de la Concesionaria con el Operador debía tener una duración mínima de 10 años y sólo se podría proceder a su cambio por razones debidamente justificadas y previa opinión favorable de OSITRAN. (Cláusula 5 del Contrato de Concesión).

El día 11 de mayo de 1999, el CEPRI PUERTOS comunica al Sr Irzio Pinasco representante de Santa Sofía Puertos S.A. que ha quedado expedito para la presentación de los Sobre 1 y 2 en la Subasta convocada.

El día 31 de mayo de 1999, al presentar los Sobres 1 y 2, en el texto del Contrato prefirmando, la empresa Santa Sofía Puertos consigna en el numeral 1,43 que el operador del Terminal será la Empresa SSA. International. - Empresa Stevedoring Service of America S.S.A.

El Contrato fue suscrito por el Director de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes, Sr. Eusebio Vega Bueza. El contrato se suscribe el 17 de agosto de 1999.

Al momento de suscribirse el contrato se consigna en la Cláusula 1.43 del Operador Principal, se señala que la persona designa de conformidad con el propio contrato, (5.3) actuando conforme al contrato de operaciones, por diez años, será SSA INTERNATIONAL (STEVEADORING SEAPORTS OF AMERICA).

La cláusula 5.3 sobre las operaciones, señala que éstas deben ser realizadas por socios o accionistas del concesionario o terceros debidamente calificados

siempre que cuenten con la autorización previa de OSITRAN. Se consigna en la misma Cláusula que el concesionario no sustituirá, terminará, ni modificará el Contrato de operación, sin la aprobación de OSITRAN.

Sin embargo, es preciso determinar las razones por las cuales, adicionó al Contrato una página denominada "Aclaración" mediante la cual, se reemplaza al Operador Principal por la Empresa Santa Sofía Puertos. En esta adición al Contrato se reemplaza la palabra "CANON" por "RETRIBUCIÓN".

Esta ACLARACION no tiene fecha y a diferencia de las demás páginas del contrato que se encuentran notarializadas, en este caso, sólo está firmada por el representante del MTC y de TISUR.

Por tratarse ambas de modificaciones que podrían ser sustanciales, esta ACLARACIÓN debió haber contado con un acuerdo expreso previo de la CEPRI el cual no existe.

Santa Sofía Puertos ha señalado en nuestra Comisión que su empresa comunicó con fecha 15 de julio de 1999, que se había cometido un error material y que solicitaba corregirlo a la fecha de firma del Contrato. Sin embargo, no existe en los archivos del CEPRI PUERTOS respuesta alguna a tal oficio, ni Acta alguna con acuerdo expreso respecto a la autorización de tales cambios, o siquiera consignando el conocimiento de ellos.

La Comisión Investigadora recibió los testimonios de los involucrados. Tanto el Presidente de la CEPRI PUERTOS, Juan Lira Villanueva como el Sr. José Dellepini Massa, testimoniaron ante nuestra Comisión desconocer tal modificación.

A la pregunta sobre ¿qué hubiera ocurrido si Santa Sofía no concurría a la subasta con SSA Internacional como operador?, el ex Presidente de CEPRI PUERTOS respondió:

*"El señor LIRA VILLANUEVA.— Claro, porque sino no hubieran calificado a pesar de que era operador porque en su currícula ya estaba operando como proveedor de servicios en otros puertos.*

*— ¿Si no se hubiera presentado en sociedad con esta empresa tan importante no habría calificado?*

*El señor LIRA VILLANUEVA.— No."*

CIDEF – Congreso de la República – 31-05-2002.

Dn. José Dellepiani Massa consultado sobre la autorización que habría brindado el CEPRI sobre la modificación o ACLARACIÓN, señaló:

*"Bueno, en principio toda la información que los postores daban, se tomaba como buena fe. Me sorprende que me diga esto, porque para mi realmente, si es una novedad. En el transcurso del proceso que nosotros hemos estado asesorados, una de las principales que verificaba todo*

*este tipo de cosas es la empresa del Banco de Inversión Interinvest, primera noticia del sobreviviente de este tema, al margen de lo que yo opiné hace un rato, que para era requerido eso; pero al margen de ese criterio que es muy personal, probablemente, me sorprende tremendamente esto, que no tengo nada que decir. Si es así, yo diría que es un engaño lo que ha habido.*

*El señor PRESIDENTE.— ¿La Cepri autorizó la sustitución del operador por el mismo concesionario?*

*El señor DELLEPIANE MASSA.— No.*

CIDEF – Congreso de la República – 31-05-2002.

En cuanto al ex Ministro de Transportes y Comunicaciones, Ing. Alberto Pandolfi Arbulú, Titular concedente del Contrato; señaló a nuestra Comisión que no conocía de dicha aclaración, que ésta debió haber sido autorizada por la CEPRI y que el Dr. Eusebio Bueza Vega no tenía autorización para efectuar por sí y ante sí tal aclaración, por cuanto, sólo había recibido mandato para suscribir los Contratos aprobados el 11 de mayo por CEPRI.

Ante nuestra Comisión, el Ing Arturo Woodman Pollit , entregó Copia de la correspondiente propuesta técnica presentada por Santa Sofía Puertos, la que habría sido entregada antes del 31 de mayo y en la cual se consigna que Santa Sofía también ejercerá las funciones de OPERADOR. Por lo que, señala, lo ocurrido sería un error material. En este punto, es necesario anotar que la Comisión ha podido establecer que si bien es cierto la Copia entregada por el Ing. Woodman corresponde a un documento que obra en el Expediente de CEPRI, en el documento entregado por el Ingeniero Woodman, la copia aparece debidamente visada y sellada por CEPRI. Sin embargo, extrañamente el original no consigna ningún sello, ni visación. Por lo que la copia entregada no corresponde al documento que obra en archivos.

De otro lado, de acuerdo al Art. 77º y 193º, inc. 6) de la Constitución Política, el CANON es un derecho de participación en las utilidades e ingresos obtenidos por el Estado provenientes de la explotación de los recursos naturales de sus respectivas circunscripciones; constituyen recursos propios de las Municipalidades.

La sustitución de CANON por RETRIBUCIÓN, por tanto no puede significar un error material, constituye por el contrario, una decisión adoptada para afectar el derecho que eventualmente podía ser reclamado por la respectiva Municipalidad Provincial en pleno uso de sus derechos constitucionalmente reconocidos.

**Conclusión:**

Se han verificado incongruencias y contradicciones en el proceso de privatización del Puerto Matarani. En efecto, la Comisión considera que estos hechos deben ser investigados prolijamente por el Ministerio Público.

Por tales consideraciones, estimamos pertinente que el Ministerio Público realice una investigación preliminar para desvirtuar la Comisión del delito de Colusión Ilegal en agravio del Estado.

En relación a la modificación efectuada respecto al CANON obtenido como derivado del Contrato de Concesión; consideramos que la Municipalidad Provincial de Matarani, debe iniciar las acciones correspondientes a fin de que le sea restituido el derecho que, mediante esta modificación, le ha sido sustraída.

### **EL SUSPENDIDO PROCESO DE CONCESIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS REGIONALES.**

Mediante Decreto de Urgencia Nº 024-98, del 16 de junio se dispuso la transferencia de atribuciones de COPRI de las funciones, atribuciones y competencias a PROMCEPRI en relación a la privatización, así como adscribir al Ministerio de Economía y Finanzas, una serie de organismos públicos descentralizados. Este dispositivo fue modificado dos días después por el Decreto de Urgencia 025-98 del 17/06/1998 mediante el cual se decide devolver las competencias conferidas a PROMCEPRI, al ámbito de la COPRI y dispone la adscripción de los organismos públicos descentralizados a diversos sectores de acuerdo a las funciones de su competencia.

Debe tomarse en cuenta que de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 118 inc. 19) de la Constitución Política, los decretos de urgencia corresponden a una facultad legislativa del Presidente de la República, que sólo se justifica en situaciones extraordinarias que comprometan el interés nacional. No es comprensible por tanto, la urgencia aplicada a este caso referido a procesos que debían ceñirse al marco legal existente referido a la promoción de la inversión privada.

Por R.S. 514-97-PCM del 9 de octubre de 1997 se nombró al Comité Especial que está encargado de promover la inversión privada en los puertos administrados por ENAPU S.A., y, se ratificó el Acuerdo de PROMCEPRI en junio de 1997 que dispuso que la modalidad en que se promoverá la inversión privada en dichos puertos sea la de concesión.

El 18 de setiembre de 1998, se publicó la R.S. 063-98-TR, suscrita por Alberto Fujimori, en calidad de Presidente de la República, por Antonio Paúcar Carvajal, Ministro de Transportes y Jorge Gonzáles Izquierdo, Presidente de COPRI y Ministro de Trabajo, que ratifica el Acuerdo de COPRI del 24 de julio

de 1998, para la entrega en concesión al sector privado de los Terminales Portuarios y aprueba el respectivo Plan de Promoción de la Inversión Privada de los Terminales Portuarios de Ilo y Matarani.

A través de la R.S. 020-99-PE (18 de febrero de 1999) se establece la Ratificación acuerdo de la COPRI que establece la entrega en concesión al sector privado de los Terminales Portuarios de Paita, Salaverry, Chimbote, Callao y General San Martín. Esta norma fue suscrita por el Ing. Alberto Fujimori, el Ing. Gustavo Caillaux Zazzali, en calidad de Presidente de COPRI y el Ing. Alberto Pandolfi Arbulú, en calidad de Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Presidía el CEPRI Puertos – II Etapa, el Sr. Juan Lira Villanueva.

En el mes de mayo de 1999, se procede a la Licitación Pública de los Terminales de Ilo y Matarani, que merece un análisis especial en este Informe. Sin embargo, es preciso realizar un breve análisis respecto al Proceso de Concesión de los Puertos Regionales, convocado mediante la R.S. 020-99.

Por acuerdos adoptados por la CEPRI PUERTOS de acuerdo al Tomo 1 del Libro Blanco correspondiente, el Asesor Técnico de este proceso fue el Estudio Gallegos, Casabone, Arango Ingenieros Civiles. El Banco de Inversión para este proceso fue el Consorcio Salomón Smith Barney –Interinvest S.A. con el cual se pactó un honorario fijo mensual de \$42,372.88 y los honorarios de éxito correspondientes.

El equipo precisa anotar que el porcentaje de éxito pactado para la operación de Concesión del Terminal Portuario del Callao, parece excesivo ya que es del 50% sobre el valor de la operación.

### **Observaciones al Proceso de la Entrega en Concesión de los Puertos Regionales**

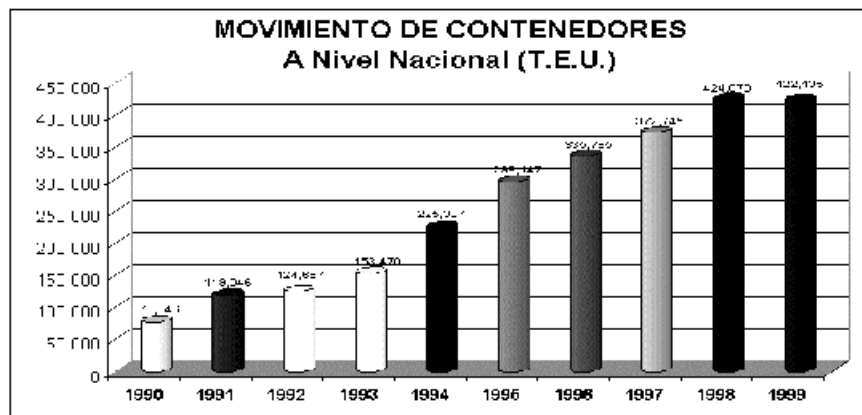
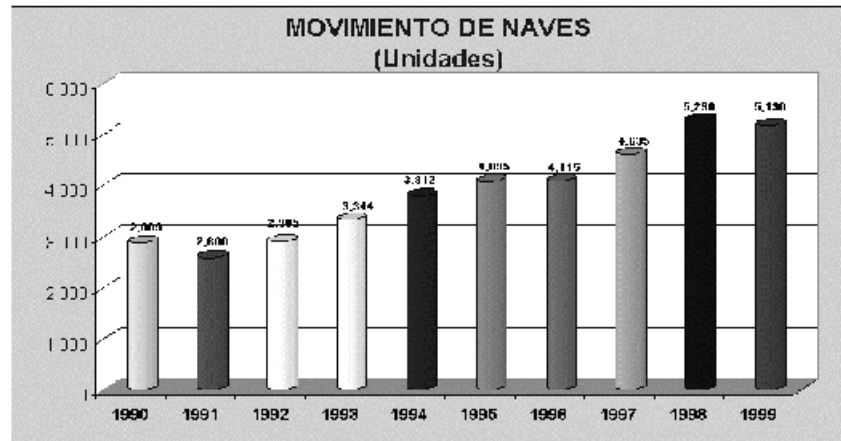
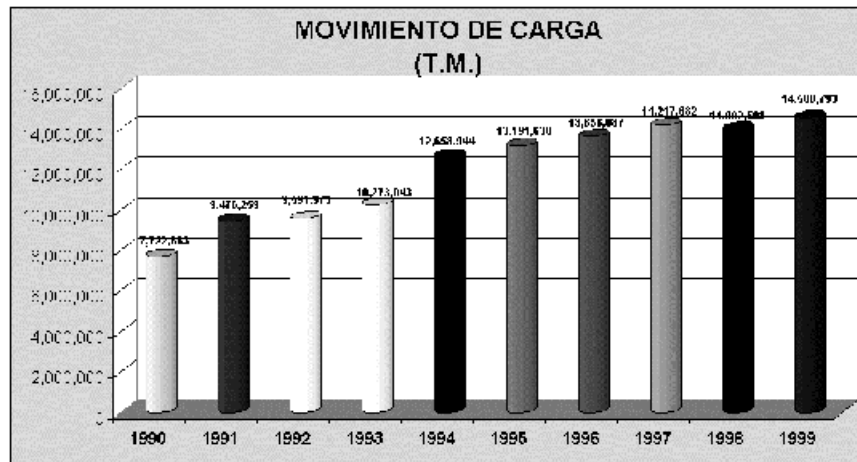
1. La Empresa Nacional de Puertos, cuya integridad la norma propuesta busca preservar, cuenta con un Patrimonio cuya valorización de activos es del orden de los \$200 millones de dólares. Con relación a la infraestructura es necesario anotar que la gran mayoría de las instalaciones portuarias, no son susceptibles de depreciación, excepto en casos de catástrofe; ya que por ejemplo, a un muelle no se le puede aplicar una tasa de desvalorización por desgaste.

En el funcionamiento de ENAPU S.A. tiene niveles aceptables de rentabilidad y niveles óptimos de movimiento de carga, con las limitaciones propias de la situación económica del país. Así lo demuestran los Cuadros que consignamos a continuación, cuya fuente es justamente la Empresa Nacional de Puertos.

Como puede apreciarse, la movilización de contenedores ha tenido un sustantivo incremento en los últimos 10 años, habiéndose prácticamente

incrementado en 600% el volumen de contenedores movilizados entre 1990 y 2000.

Situación similar se desprende del análisis del Movimiento de carga, (que fue en el 2000, de 14'904,163 T.M.) y Movimiento de Naves (que fue de 6,883 en el mismo año) con el consiguiente beneficio de ingresos al erario nacional.



Fuente: ENAPU S.A.



- ◀ En el Callao, se movilizaron 385,000 contenedores en 1999.
- ◀ En Valparaíso, Chile, 285,000 contenedores en el mismo año.
- ◀ En Guayaquil, Ecuador, 296,000 contenedores.
- ◀ En todos los puertos de Panamá, 800,000 contenedores.

Ello demuestra que los puertos bajo administración de ENAPU S.A. tienen una posición competitiva respecto a otros de América Latina.

En cuanto a la movilización de contenedores, se encuentra en el Puesto 64º de los 100 puertos más importantes del mundo.

ENAPU ha rebajado sus tarifas desde 1990, hasta un 70%. Desde Julio de 1999, ha rebajado un 10% más, sin que ello afecte la operatividad de la empresa, lo que se demuestra en la rentabilidad operativa anual que llegó en 1999, a un 43%.

2. El 19 de julio de 1993, a través del Oficio N° 049-93-CE-ENAPU/P. El Presidente del CEPRI ENAPU, alcanzó al MTC la Propuesta de Privatización de los Puertos del Perú en cuya página 7 señala textualmente:

*“El CEPRI de ENAPU propone que en aquellos terminales de provincias donde no exista otro terminal de atraque directo próximo con el cual competir en tarifas y calidad del servicio o cuando no hay posibilidades de competitividad dentro del mismo terminal no es recomendable la privatización por la exposición al abuso como consecuencia del monopolio, al no darse las condiciones para el libre mercado”*

*“Alternativamente, si se asume que cuando es inevitable el monopolio del estado es preferible el monopolio privado, éste debe estar condicionado a un programa de inversión; y no una concesión; exclusivamente para operación y administración; ya que desvirtuaría la esencia misma de la privatización que es la búsqueda del desarrollo económico y social vigoroso y sostenido.”*

Esta posición responde a la necesidad de prevenir el abuso de posición de dominio en el manejo de la infraestructura portuaria, toda vez que, como se ha explicado antes, la casi totalidad de Terminales Portuarios posee solamente un muelle de atraque directo, de tal modo que sólo se les puede entregar en concesión, bajo el esquema denominado “MONOPERADOR” que impone un riesgo para la libre competencia y leal concurrencia y eventualmente afecta a los usuarios finales de las actividades y servicios portuarios como se demostrará en el Caso del Terminal Portuario de Matarani.

En tal sentido, la propuesta de la primera CEPRI – ENAPU, presidida por el Alm. (r) Gustavo Barragán, fue la de utilizar los diferentes mecanismos

previstos en el Art. 2 del Decreto Ley 26120, en los cuales se encuentran modalidades como las de contratos de gestión o gerencia, asociaciones estratégicas y de riesgo compartido. Sin embargo, estas diferentes propuestas señaladas por los empresarios usuarios de los Terminales, no fueron consideradas por la COPRI como una opción.

3. Por otro lado, el objetivo principal de la promoción de la inversión privada en la infraestructura portuaria, era el de obtener recursos financieros que permitieran efectuar las modificaciones y obras que requiere la modernización de la infraestructura portuaria, calculadas según el Ministerio de Transportes en \$300 millones de dólares.

Estas inversiones debían responder a un Plan Maestro de Desarrollo Portuario, que la CEPRI – Enapu tenía elaborado desde 1993.

En cuanto a las obras de desarrollo y modernización de los puertos, las Bases aprobadas por el CEPRI Puertos, no establecen, como obligación, ninguna en especial. Tales Bases plantean tres clases de inversión:

- A Las comprometidas, es decir aquellas que el postor o futuro concesionario ofrece *ejecutar voluntariamente* en su Propuesta Técnica en la oportunidad que mejor le parezca
- B Las condicionadas, esto es las que de llegar a una meta determinada por probable frecuencia de naves, volúmenes de carga u otras se compromete a ejecutar
- C Las voluntarias que pueden ser ejecutadas como resultado de la necesidad coyuntural de su actividad.

Bajo esta premisa y con el conocimiento que serán únicos postores, se espera en verdad muy poco en sus ofertas.

4. La Empresa Nacional de Puertos elaboró, en 1993 un Plan Maestro de Desarrollo de los diversos Terminales Portuarios regionales, realizando una proyección de las necesidades de inversión requeridas para su modernización. De modo que en cumplimiento de los objetivos dispuestos en el D.S. 059-96-PCM para la promoción de la inversión en infraestructura, debiera ser incorporada como condición obligatoria de los Contratos de Concesión.

El Resumen del Plan de Desarrollo propuesto por los especialistas de ENAPU es el siguiente:

## TERMINAL PORTUARIO DE PAITA:

Este Terminal Portuario cuenta con: Un muelle tipo espigón de 365 metros de longitud, con cuatro Amarraderos cuya profundidad promedio es de 32 pies; un almacén de material noble y tres zonas abiertas para el depósito de contenedores y mercadería general.

### INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

AÑO	Nº DE NAVES	CARGA TONELAJE	CONTENEDORES T.E.U.S.
1997	302	460,215	32,591
1998	275	417,438	29,994
1999	260	428,490	34,663
2000 (Octubre)	310	428,690	35,815

### ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS

AÑO	IMPORTE US\$	VALOR ACTUAL US\$
1997 - Utilidad	2'355,515	2'970,000
1998 - Utilidad	1'605,499	1'870,000
1999 - Utilidad	2'376,681	2'570,000
2000 - Utilidad a Octubre	2'316,180	2'316,180

### PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO

El puerto de Paita dispone de un Plan Director, al nivel de Perfil, que comprende instalaciones y equipamiento, tales como: Construcción de un muelle tipo espigón para recibir naves de tercera generación; Patio para almacenamiento de Contenedores y Carga General; Patio para almacenar Contenedores refrigerados y vehículos; Almacén para el Llenado y Vaciado de Contenedores; Una Grúa Pórtico de Muelle, Grúas de Patio para movilizar y almacenar Contenedores de 35 Toneladas; Equipos para manipuleo de Carga en Contenedores y Carga General, Balanzas Electrónicas.

**Costo Estimado del Proyecto:** US\$ 45'000,000; Plazo de ejecución 40 meses

### OBRAS EJECUTADAS EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS

- Mejoramiento de la vía de acceso al puerto.
- Mejoramiento Iluminación Área de Almacenes
- Rehabilitación integral del muelle para recuperar su capacidad portante.
- Rehabilitación pista de acceso al muelle

## TERMINAL PORTUARIO DE SALA VERRY

Este Terminal cuenta con: Dos muelles tipo espigón y dos amarraderos cada uno, cuya profundidad es de 30 pies; Un almacén de material noble y un almacén de silos, Seis zonas abiertas para el depósito de mercadería general y un Anexo techado para el depósito de mercancía.

### INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

---

<b>AÑO</b>	<b>Nº DE NAVES</b>	<b>CARGA TONELAJE</b>	<b>CONTENEDORES T.E.U.S.</b>
1997	124	869,933	-
1998	132	771,018	-
1999	116	714,467	134
2000 (Octubre)	109	568,370	-

#### **ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS**

<b>AÑO</b>	<b>IMPORTE US\$</b>	<b>VALOR ACTUAL US\$</b>
1997 - Utilidad	149,848	190,000
1998 - Utilidad	357,717	420,000
1999 - Utilidad	610,170	660,000
2000 - Utilidad a Octubre	590,660	590,660

#### **OBRAS EJECUTADAS EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS**

- Prolongación del espigón retenedor de arena.
- Rehabilitación integral de los muelles 1 y 2 para recuperar su capacidad portante.
- Construcción cerco perimetral de seguridad del puerto.

#### **TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE:**

Este Terminal Portuario cuenta con: Dos muelles tipo espigón, uno de 185 metros de longitud con dos amarraderos cuya profundidad es de 29 pies y otro de 54 metros de longitud con dos amarraderos cuya profundidad es de 18 pies; Un almacén de material noble y Cinco zonas abiertas para el depósito de mercadería general

#### **INFORMACIÓN ESTADÍSTICA**

<b>AÑO</b>	<b>Nº DE NAVES</b>	<b>CARGA TONELAJE</b>	<b>CONTENEDORES T.E.U.S.</b>
1997	140	581,973	-
1998	63	126,584	7
1999	92	344,528	164
2000 (Octubre)	87	396,490	-

#### **ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS**

<b>AÑO</b>	<b>IMPORTE US\$</b>	<b>VALOR ACTUAL US\$</b>
1997 - Utilidad	2'472,944	3'115,000
1998 - Pérdida por Fenómeno del Niño	-179,375	-210,000
1999 - Utilidad	1'617,017	1'750,000
2000 - Utilidad a Octubre	2'135,000	2'135,000

#### **PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO**

El puerto de Chimbote cuenta con un proyecto de ampliación a mediano plazo, que comprende las instalaciones de:

- ❖ Construcción de un nuevo muelle marginal con dos amarraderos para la atención de naves de Contenedores y Carga General.
- ❖ Obras de dragado del área operativa a una profundidad de doce metros.
- ❖ Ayudas a la navegación consistente en cinco boyas luminosas de señalización automática.
- ❖ Trabajos de relleno para conformar una plataforma ganada al mar de 60 metros de ancho y 450 metros de longitud, para el almacenamiento de contenedores y carga general.
- ❖ Edificio de Operaciones y Servicios.
- ❖ Edificio de Mantenimiento y Logística.

**Costo Estimado del Proyecto:** US\$ 21'000,000; Plazo de ejecución 28 meses

### **OBRAS EJECUTADAS EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS**

- Construcción Central de emergencia.
- Rehabilitación integral del muelle 1 para recuperar su capacidad portante.
- Obras de pavimentación de Áreas de almacenamiento.

### **TERMINAL PORTUARIO GENERAL SAN MARTÍN – Pisco**

Este Terminal cuenta con: Un muelle tipo marginal de 700 metros de longitud con cuatro amarraderos cuya profundidad es de 33 pies; Tres almacenes de material noble, Siete zonas abiertas, para el depósito de mercadería general y contenedores.

Este puerto no cuenta, por no ser necesario durante los próximos veinte años, con proyectos de ampliación.

### **INFORMACIÓN ESTADÍSTICA**

<b>AÑO</b>	<b>Nº DE NAVES</b>	<b>CARGA TONELAJE</b>	<b>CONTENEDORES T.E.U.S.</b>
1997	202	1'343,510	-
1998	176	884,803	5
1999	190	1'290,857	506
2000 (Octubre)	170	925,550	2

### **ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS**

<b>AÑO</b>	<b>IMPORTE US\$</b>	<b>VALOR ACTUAL US\$</b>
1997 - Utilidad	1'820,938	2'295,000
1998 - Utilidad	550,688	642,000
1999 - Utilidad	1'265,066	1'366,000
2000 - Utilidad a Octubre	1'600,040	1'600,040

### **OBRAS EJECUTADAS EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS**

- Estabilización de asentamiento y nivelación de pavimentos.
- Estudio de interconexión eléctrica del puerto con el sistema del Mantaro.

### **TERMINAL PORTUARIO DE ILO**

Este Terminal Portuario cuenta con: Un muelle tipo espigón de 302 metros de longitud con dos amarraderos cuya profundidad es de 32 y 25 pies; Un almacén de material noble, Seis zonas abiertas para el depósito de vehículos, mercadería general y contenedores.

### **INFORMACIÓN ESTADÍSTICA**

<b>AÑO</b>	<b>Nº DE NAVES</b>	<b>CARGA TONELAJE</b>	<b>CONTENEDORES T.E.U.S.</b>
1997	136	207,365	11,205
1998	124	89,193	7,895
1999	107	104,193	7,614
2000 (Octubre)	89	175,940	7,110

### **ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS**

<b>AÑO</b>	<b>IMPORTE US\$</b>	<b>VALOR ACTUAL US\$</b>
1997 - Utilidad	725,238	915,000
1998 - Utilidad	347,305	405,000
1999 - Utilidad	344,205	375,000
2000 - Utilidad a Octubre	670,450	670,450

### **PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO**

El puerto de Ilo dispone de un Plan Director, al nivel de Perfil, que fue desarrollado en 1992 por la Asesoría Técnica de ENAPU S.A.

El proyecto comprende dos fases:

#### **a) Plan a Corto Plazo:**

Las siguientes instalaciones:

- Área Ganada al Mar para futura instalación de Silos para Granos y áreas de Almacenamiento para Carga General, Contenedores y Minerales (en ejecución).

**Costo Estimado Ejecución Primera Etapa:** US\$ 8'000,000.

#### **b) Plan a Mediano Plazo:**

Las siguientes instalaciones y equipamiento:

- Un (1) Muelle con dos amarraderos para naves graneleras de 82,000 TM o 12 metros de calado.

- Construcción de Silos para Almacenamiento de Granos.
- Sistema de Embarque y Descarga de Granos.
- Construcción de rompeolas vertical con amarraderos para un mínimo de dos (2) naves de 150,000 TRB o 30 metros de calado (Longitud estimada 1,700 metros)

**Costo Estimado Ejecución Segunda Etapa:** US\$ 124'000,000.

### **OBRAS EJECUTADAS EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS**

- Construcción cerco perimetral del puerto.
- Rehabilitación integral del muelle para recuperar su capacidad portante.
- Rehabilitación de la Rampa Ro - Ro para el desembarque de mercancía.
- Eliminación de Bajos Rocosos
- Pavimentación Zonas de almacenamiento Nos. 4 y 5.

### **EQUIPAMIENTO Y OTROS ADQUIRIDO POR ENAPU EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS PARA LOS TERMINALES PORTUARIOS.**

- Implementación de una Central Térmica para el puerto del Callao
- Adquisición de dos Remolcadores de 1,600 HP c/u. (Ilo y La Punta)
- Adquisición de un buque draga (Marinero Arciniegas) para la eliminación de sedimentos de los Terminales Portuarios de la Empresa
- Adquisición de tres (3) equipos porta contenedores FANTUZZI para apilar contenedores con carga en hasta seis filas.
- Compra de una embarcación (Pelícano) para la limpieza del mar
- Implementación de un sistema integral de seguridad para el Terminal Portuario del Callao.
- Adquisición de veintidós vehículos de transporte de pasajeros para las Gerencia de Área y Gerencias de los Terminales Portuarios.

Ninguno de estos aspectos fue considerado en la formulación de los Compromisos de inversión que por Ley, deben ser incorporados en el Contrato.

5. En relación con la valorización y la fijación de los montos por canon a ser obtenidos como efecto del proceso de privatización de estos Terminales, es claro que, en las condiciones señaladas por la CEPRI Puertos, el Estado se vería seriamente perjudicado en los montos de recaudación, tal como lo demuestra una comparación de los Estados de Utilidad obtenida mediante la gestión de ENAPU (estatal) frente a la proyección de la recaudación que se obtendría por el proceso de privatización.

<b>ALGUNOS RUBROS QUE GRAFICAN LA SITUACIÓN DE ENAPU</b>	<b>1999</b>	<b>1998</b>
<b>Costos y Gastos de Operación</b>	<b>277,839</b>	<b>302,797</b>
<b>Utilidad en operaciones</b>	<b>104,012</b>	<b>121,808</b>
<b>Pensiones de jubilación</b>	<b>66,423</b>	<b>71,603</b>
<b>Provisión para juicios laborales</b>	<b>17,860</b>	<b>36,780</b>
<b>UTILIDADES ANTES DEL IMPUESTO A LA RENTA</b>	<b>35,823</b>	<b>20,237</b>
<b>UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO</b>	<b>17,902</b>	<b>3,872</b>



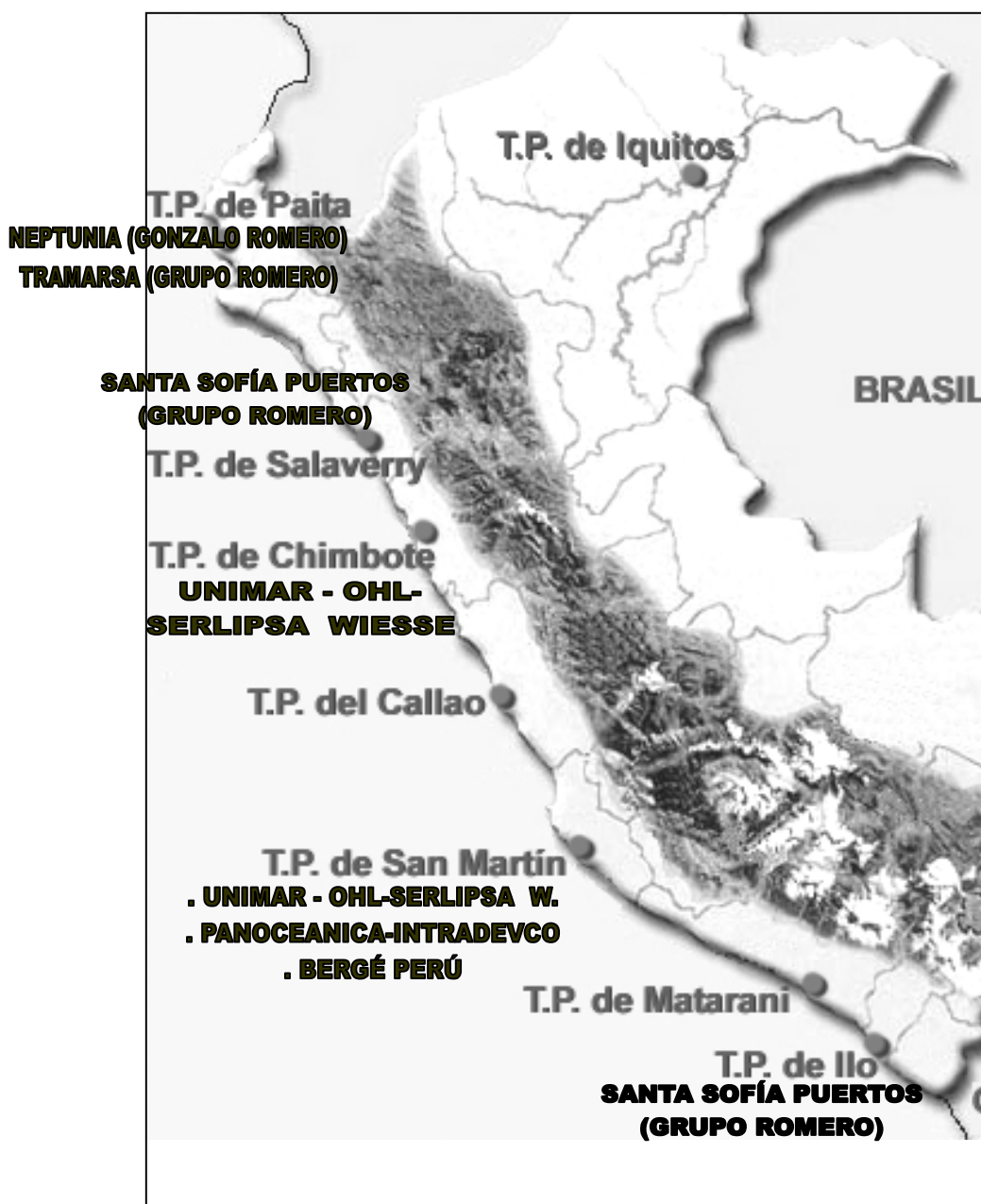
De acuerdo a los Precios Base fijados para la subasta y a los montos de canon requeridos por la CEPRI tenemos:

Rubros	Paita	Salaverry	Chimbote	Pisco	Ilo
<b>Total de Ventas</b>	<b>3 900 477</b>	<b>2 897 236</b>	<b>2 495 423</b>	<b>3 108 090</b>	<b>1 498 073</b>
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>2 521 130</b>	<b>988 102</b>	<b>1 841 551</b>	<b>1 830 129</b>	<b>670 687</b>
<b>Utilidad neta anual</b>	<b>2 393 813</b>	<b>606 581</b>	<b>1 607 506</b>	<b>1 257 625</b>	<b>242 080</b>
<b>Utilidades Proyectadas en 20 años en la gestión de ENAPU</b>	<b>47 876 260</b>	<b>12 131 620</b>	<b>32 150 120</b>	<b>25 152 500</b>	<b>4 841 680</b>
<b>Canon anual en caso de concesión</b>	<b>6%</b>	<b>2%</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>	<b>3%</b>
<b>Canon proyectado en 20 años Percibido por el Estado</b>	<b>4 680 560</b>	<b>1 158 880</b>	<b>2 495 420</b>	<b>3 108 080</b>	<b>898 840</b>

<b>INGRESOS PARA EL PAÍS EN LOS PRÓXIMOS 20 AÑOS</b>					
	<b>PAITA</b>	<b>SALAVERRY</b>	<b>CHIMBOTE</b>	<b>PISCO</b>	<b>ILO</b>
<b>BAJO GESTION ENAPU</b>	<b>47 876 260</b>	<b>12 131 620</b>	<b>32 150 120</b>	<b>25 152 500</b>	<b>4 841 680</b>
<b>CON LA PRIVATIZACIÓN</b>	<b>17 180 560</b>	<b>2 158 880</b>	<b>4 495 420</b>	<b>7 108 080</b>	<b>2 198 840</b>

- El proceso de pre-calificación de postores y la apertura de los primeros Sobres respecto a la propuesta técnica, a pesar de los graves cuestionamientos ciudadanos fue efectuada el 16 de octubre del 2000, siendo Director Ejecutivo de la COPRI, el Sr. Alberto Pasco Font y los miembros de la COPRI los Ministros Federico Salas Guevara, Carlos Boloña Behr, Gonzalo Romero, Alberto Bustamante y Augusto Bedoya Cámere.

Las graves circunstancias políticas que vivía el país, no justificaban un proceso especialmente acelerado de esta privatización. Se estaba realizando, un mes después del anuncio efectuado por Alberto Fujimori para el acortamiento de su mandato y la convocatoria a nuevas elecciones. Además de que en uso del derecho constitucional de participación ciudadana, se presentó en el Congreso Nacional la Iniciativa Legislativa 380-2000 respaldada por 77,000 firmas ciudadanas, la misma que fue remitida por la ONPE en aplicación de la Ley 26300. Por tales condiciones, el proceso de concurrencia de ofertas de los operadores postores se vio seriamente afectada. De forma tal que, en cuatro de los cinco puertos licitados, se presentó sólo un postor.



7. Si se toma en cuenta la conformación de los postores, se podrá apreciar una gran concentración en empresas vinculadas a un solo grupo económico, produciéndose una casi ilimitado nivel de integración en el manejo de la infraestructura portuaria en el litoral peruano.

A las ofertas presentadas en el caso de los terminales portuarios de Paita, Salaverry e Ilo, debe adicionarse de que Santa Sofía Puertos (Grupo Romero) ya estaba operando en calidad de Monoperador el Terminal Portuario de Matarani y en agosto del año 2000, se adjudicó a la Empresa Tramarsa (del Grupo Romero) el alquiler del Módulo más grande de almacenamiento del Terminal Portuario del Callao.

La observación más importante en relación con este aspecto es que, de forma confusa e inexplicable, en el año 2000, se produjo una modificación en las condiciones de concesión, para permitir que el mismo operador pudiera administrar los Terminales Portuarios de Matarani e Ilo; cuando esta posibilidad estaba prohibida en 1999 y fue por ello que se declaró desierta la licitación de la concesión de Ilo en 1999.

8. El 13 de diciembre del 2000, el Congreso aprobó la Ley 27396, que suspende el mencionado proceso de concesión y señala la obligatoriedad de que se promulgue una Ley Nacional d Puertos, cuyo anteproyecto deberá surgir de una comisión multisectorial con representación de los sectores involucrados en la actividad portuaria.

El proceso ha quedado definitivamente cancelado mediante Acuerdo de Copri, del 20 de mayo del 2002, habiendo sido comunicado a los postores y habiéndose devuelto los sobres correspondientes.

#### **Conclusiones específicas:**

- A El proceso de licitación convocado no respondía, ni a las necesidades de inversión para la modernización de infraestructura, ni a las necesidades de mayor recaudación fiscal, por cuanto ambas condiciones quedaron supeditadas a la decisión política de las autoridades de proceder aceleradamente a un proceso en el cual el patrimonio estatal se vería seriamente perjudicado. Por tanto, es preciso que la Ley Nacional de Puertos que deberá establecer el marco normativo necesario para la modernización portuaria, debería considerar como condición indispensable de los compromisos contractuales con el sector privado, los compromisos de inversión en forma clara y definida, los cuales deberán estar acordes con un Plan de Nacional de Desarrollo Portuario y con los Planes Maestros de desarrollo de los Terminales.
- B El riesgo de que puedan darse prácticas abusivas de posición de dominio o cualquier otra condición restrictiva que afecte la libre competencia en las actividades portuarias, debe llevar a considerar dos aspectos

sustanciales. De un lado, establecer las diferentes opciones contractuales para la promoción privada en los puertos, de acuerdo a la realidad específica de cada uno de ellos, en el marco de las modalidades establecidas en el D.L. 674 y en el Decreto Ley 26120.

Las concesiones de infraestructura a un solo operador privado por un tiempo largo (20 – 30 años) puede generar condiciones monopólicas que afectarán el comercio exterior.

Dentro de ello, también se hace indispensable proceder a establecer por la vía legislativa, límites a la concentración en el mercado que pudiera producirse como efecto de las integración vertical y horizontal a fin de garantizar los derechos de consumidores y usuarios.

- C. Otros aspectos vinculados a las condiciones en las que pudieran haberse producido actos irregulares de concertación entre los postores de este proceso y los funcionarios que tuvieron a cargo el mismo, deben ser investigados a mayor profundidad para establecer si se hizo abuso de información privilegiada y/o de tráfico de influencias que hubieran afectado la transparencia del proceso.

Lima, 14 de junio de 2002.

**Javier Diez Canseco Cisneros**  
Presidente

**Walter Alejos Calderón**  
Vicepresidente

**Máximo Mena Melgarejo**  
Miembro

**Juan Valdivia Romero**  
Miembro

**Kuennen Francesa Marabotto**  
Miembro

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.