

CONTRATO CIVIL DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

INFORME DE GESTIÓN N° 02

Asignación Presupuestaria CO ERO 06*7 COD GASTO 73

CONTRATANTE: O. N. F. ANDINA
PROFESIONAL: CATALINA BETANCUR S.
SUPERVISOR: JORGE ECHEVERRI
BENEFICIARIO: CORMAGDALENA
PERIODO: 01 AL 31 DE MARZO DE 2007

Informe de gestión correspondiente al contrato referenciado, en el cual se destacan y relacionan las actividades desarrolladas en el periodo indicado, en relación con los servicios profesionales acordados.

CATALINA BETANCUR S.

Profesional - Contratista

c.c. 32.244.911

JORGE ECHEVERRI

Supervisor - Cormagdalena

Carrera 16 N° 96-64 Piso 7
Mezanine

Bogotá D.C.

CONCESIONES Y REGULACIONES PORTUARIAS EN LOS PAÍSES LATINOAMERICANOS



3. BOLIVIA

Actualmente Bolivia no cuenta con una salida directa al mar, pero se vale de su conexión con la hidrovía Paraguay-Paraná mediante dos puertos fluviales Puerto Aguirre y Puerto Bush, para desarrollar su comercio tanto interior como exterior.

Bolivia ha luchado por una salida soberana a través de Chile, pero este no quiere comprometer su integridad territorial. Éste tema se ha convertido en una polémica en todos los países que limitan con Bolivia, el país mediterráneo de América Latina, pero a la larga la única posibilidad que tendría Bolivia para tener vías directas al mar, es mediante la integración y unión económica y política de la región, lo cuál en la realidad política que atraviesa ésta es un algo poco probable.



Bolivia en numerosas ocasiones le ha planteado al gobierno chileno la importancia de que en las normas reglamentarias de los puertos, los contratos de concesión de servicios y en los pliegos de licitación que defina Chile para los puertos de Arica y Antofagasta, se consigne de manera clara, la necesidad de preservar integralmente el libre tránsito a favor de Bolivia. El Gobierno chileno también ha indicado que en todo momento ha tenido presentes las obligaciones que tiene con Bolivia por los tratados establecidos en el pasado, como el tratado de 1904, cuando acordaron la cesión y se pagó por el territorio que antes pertenecía a Bolivia.

La hidrovía Paraguay-Paraná es la vía más importante para el acceso de Bolivia al océano Atlántico. El sistema hidrográfico Paraguay-Paraná tiene una extensión de 3.482 Km. desde sus cabeceras en el puerto de San Luís de Cáceres (interior del Estado de Mato Grosso del Norte de Brasil) hasta el delta de los ríos Paraná a la altura del puerto uruguayo de Nueva Palmira (desembocadura del río Uruguay en el río de la Plata), permitiendo el acceso de Bolivia al mercado brasilero, paraguayo, uruguayo y argentino.



Aunque es un trayecto largo para llegar hasta el Océano Atlántico, la hidrovía es muy eficiente, aunque en algunas épocas del año el transporte se dificulta debido a la sequía de la hidrovía, haciendo más difícil su navegación.

Como hidrovía navegable secundaria se encuentra el Canal Tamengo. Se constituye en el acceso boliviano desde Laguna Cáceres al Río Paraguay con la

de Puerto Aguirre para entrar a la hidrovía Paraguay – Paraná. Los principales productos que moviliza a través de este puerto son granos, especialmente soya.

Hablando entonces de los puertos bolivianos específicamente encontramos que aunque Bolivia no tiene costas marítimas, la importación y exportación de mercancías se realiza, en el Océano Pacífico, a través de los puertos de Arica y Antofagasta en Chile, e Ilo Matarani y Moliendo en el Perú. Por el Océano Atlántico, se utilizan los puertos de Santos en el Brasil, Rosario y Buenos Aires en Argentina, y Nueva Palmira en Uruguay.

Puertos:

Puerto Aguirre o Zona Franca Puerto Aguirre: uno de los puertos más importantes del país por el cual se exporta soja y petróleo, la materia prima más importante del departamento, es el único puerto boliviano concesionado, pero aun es muy débil. El 11 de Septiembre de 1988, Central Aguirre Portuaria S.A. (CAPSA) inaugura PUERTO AGUIRRE, Primer Puerto Boliviano con acceso directo y soberano al océano Atlántico vía las aguas internacionales de la Hidrovía Paraguay–Paraná.

Las primeras instalaciones portuarias se conciben para el manejo de granos y cereales a granel que fueron determinantes en el crecimiento explosivo de la producción de soya del Oriente Boliviano en la década de los años noventa.

En 1991, el Gobierno boliviano, dio en concesión a Central Aguirre por cuarenta años la Zona Franca Comercial, Industrial y Terminal de Depósito y desde ese entonces es llamada Zona Franca Puerto Aguirre, integra su estructura de logística de transporte intermodal y los beneficios de exención arancelaria y tributaria otorgados por Ley a los usuarios de la zona franca; además en ese mismo año se incorpora a Central Aguirre como socio accionista a la Corporación Financiera Internacional o “IFC”, entidad subsidiaria del Banco Mundial que opera en el ámbito empresarial privado.

En 1996 se crea Free Port Terminal Company Ltd. (FPTC) un “joint venture” con The Williams Companies Inc., para implementar una Terminal portuaria de hidrocarburos líquidos facilitando la logística de importación de combustible diesel (para el consumo principalmente del sector agrícola del Oriente Boliviano) y viabilizando nuevas exportaciones de gasolina y alcohol.

El 23 de Marzo de 2005, Central Aguirre inaugura la Primera Terminal de Contenedores de Bolivia, una nueva alternativa competitiva y segura de logística de transporte para el Comercio Exterior de Bolivia.

Puerto Busch: se sitúa junto al río Paraguay la región de German Bush pero aún no está terminada la construcción de todo el terminal. Dicho puerto tiene acceso soberano a la hidrovía Paraná-Paraguay y además por ésta misma vía accede directo a puertos de Uruguay y Argentina.

Desde el puerto el transporte se hace en barcazas con pocos contenedores y se desemboca al Atlántico por los puertos de Uruguay y Argentina.

Este puerto no está concesionado, pertenece al gobierno, y es manejado y regulado por el Ministerio de Planificación del Desarrollo de Bolivia. El sector privado de la ciudad de Santa Cruz, se ha interesado por desarrollar el puerto e impulsarlo a nivel regional a través de asociaciones privadas como CADEX (Cámara de Exportadores de Santa Cruz).

Bolivia dispone de concesiones portuarias en los puertos de Argentina, Brasil, Chile, y Paraguay; y Los modelos de gestión utilizados son mediante puertos de inversión privada.

Perú actualmente se encuentra en busca de financiamiento privado para construir un puerto de mayor envergadura cerca del puerto Ilo para transportar la carga boliviana.

Aunque en los últimos cinco años el transporte de la carga boliviana por puertos peruanos ha crecido sustancialmente, todavía Arica, en el norte de Chile, moviliza más del 75% del comercio exterior de Bolivia debido a su cercanía.

El puerto de Arica ha sido privatizado recientemente y los exportadores y transportistas bolivianos han lamentado un aumento en las tarifas de porteo.

Entes:

Administración de Servicios Portuarios de Bolivia: esta entidad se crea el 12 de Diciembre de 1996 mediante el decreto 24434 para asumir las funciones de la anterior institución llamada Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros. Ejerce la función de Único Agente Aduanero Acreditado por el Gobierno Boliviano en los puertos habilitados, para el tránsito de mercadería de y hacia Bolivia, además se encarga de vigilar para que se de el cumplimiento de los convenios y Tratados Internacionales a favor de las Operaciones Portuarias de Comercio Exterior de Bolivia y asegura el control y fiscalización de las operaciones de Comercio Exterior en puertos, conforme a las normas jurídicas vigentes en éste país.

Regulación:

Tratado de 1904 Chile-Bolivia: El Tratado de 1904, sanciona los límites definitivos entre los dos países y se fijan los puntos geográficos notables para la futura delimitación internacional entre Bolivia y Chile. Se estableció mediante este tratado la construcción de un ferrocarril que uniera el puerto de Arica con la ciudad de La Paz, financiado por el gobierno de Chile el cual también asumió los compromisos bolivianos hasta por un total de £ 1.700.000, con parciales anuales de hasta £ 100.000 para la construcción emprendida en los siguientes 30 años luego del tratado, de los ferrocarriles Uyuni–Potosí, Oruro–La Paz, Cochabamba–La Paz, La Paz–Región del Beni y de Potosí vía Sucre y Lagunillas a Santa Cruz.

El Artículo VI de este tratado establece que Chile reconoce a favor de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y el acceso a los puertos en el Pacífico. También establece que Bolivia tiene derecho a establecer agencias aduaneras en los puertos que designe para su comercio, pero en tanto se implementen otros puertos, se especifican los puertos de Antofagasta y Arica.

Ley N° 2542: Se dictó el 4 de noviembre de 2003 y con ésta se declaró la construcción de un puerto de exportación denominado "PUERTO BUSCH" en el Departamento de Santa Cruz, como vía alternativa de exportación de la producción nacional. Además se autorizó al Poder Ejecutivo, para realizar las gestiones necesarias y urgentes para la captación de financiamiento tanto de organismos internacionales como de empresas privadas, para los estudios y ejecución del Proyecto, bajo las normas legales y reglamentarias del país.

Resolución N° 0646/2001-R del Tribunal Constitucional de Bolivia: Habla sobre la representación y las funciones principales de Puerto Aguirre.

4. ECUADOR

El Plan de Acción para la Modernización de los Puertos se enmarca en un Plan de Modernización del Estado y se inició en marzo de 1993, comprendiendo los puertos de Guayaquil, Manta, Bolívar y Esmeralda.

El plan de modernización contó con el apoyo de importantes sectores de la economía y el comercio como: exportadores, importadores y navieros, y abarcó reformas de los marcos jurídicos, reestructuración administrativa, nuevo marco tarifario con el establecimiento del régimen de libre competencia de los servicios y el mantenimiento, por parte de la autoridad portuaria, del contralor y administración portuaria.



Históricamente los sindicatos se consideraban muy fuertes en el sector estatal, y generaron una gran oposición a la modernización. En el sector portuario se encontraban monopolios de trabajadores de estiba a bordo que, por ejemplo, mantenían la sucesión de sus puestos de trabajo. Efectuada la modernización, se comenzaron a descargar progresivamente y pacíficamente las estructuras portuarias, con indemnizaciones muy sustanciosas y aplicando el derecho vigente y reconocido del empleador, de ejercer el despido de personal. Simultáneamente se comenzó a privatizar los servicios eliminando actividades realizadas por la autoridad y tercerizando varias funciones en forma planificada. La nómina en general pasó de 2 000 a 100 funcionarios con contratos en vías de extinción, más 76 de la nueva estructura. La financiación de los despidos alcanzó casi los US\$30 millones.

Los principales objetivos que se plantearon con la modernización portuaria fueron:

- Desmonopolización del sector público de la actividad portuaria.
- Actualización del marco jurídico para la actividad portuaria.
- Mejoramiento de la calidad y eficiencia de los servicios portuarios y al mínimo costo para los usuarios.

- Incorporación, a la actividad portuaria nacional, de capitales y gestión privada nacional y/o internacional.
- Evitar el ejercicio de poderes monopólicos.
- Contribución para mejorar el Comercio Exterior Ecuatoriano.
- Lograr el incremento de la eficiencia y la reducción de costos en los puertos. Es decir, el paso de la situación actual a la de puertos eficientes, baratos y competitivos.
- Consolidación y desarrollo del nuevo modelo portuario.

Para la modernización portuaria en el Ecuador se consideraron 3 modalidades:

Autorización: Es la delegación de los servicios portuarios a la iniciativa privada.

Permiso: Es el uso y la explotación de las instalaciones portuarias públicas por parte de la iniciativa privada, se otorga por un máximo de 5 años y solo se exige una pequeña inversión.

Concesión: Es el uso y la explotación de las instalaciones portuarias por parte de la iniciativa privada. Se otorga por más de 5 años y requiere una fuerte inversión.

El Modelo Portuario Ecuatoriano planeado desde la modernización, se encuentra definido en el Art. 4 del Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador y en él se establece que los puertos comerciales públicos serán de titularidad estatal y se regirán por el modelo internacionalmente conocido bajo la denominación LANDLORD o puerto propietario, donde las Autoridades Portuarias no operarán de forma directa ningún servicio o facilidad y sus funciones se reducirán a la administración, control, mantenimiento y desarrollo de los puertos.

Viendo esto, se puede aclarar que el Ecuador para su proceso de modernización portuaria optó por dos tipos de concesión:

Build Operate Transfer – BOT: Es una forma de concesión diseñada para incrementar la participación privada en el financiamiento de los proyectos de desarrollo de infraestructura y superestructura sin cambiar la condición de Landlord. La empresa a la que se le otorga la concesión es la encargada de la construcción, financiamiento, operación y mantenimiento de la facilidad portuaria hasta el término de la concesión para finalmente transferirle al propietario, el gobierno en este caso, sin costo o a un precio predeterminado, la facilidad portuaria totalmente operacional.

Build Owner Operate – BOO: Es una privatización completa de un terminal portuario desde la propiedad del territorio y las facilidades constituidas en él, sin transferencia posterior al Estado. En Ecuador existen 19 terminales privadas que han recibido *permiso de operación* bajo esta modalidad.

Solamente la Autoridad Portuaria de Guayaquil y la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar firmaron contratos de permisionamiento y actualmente la Autoridad Portuaria de Guayaquil se encuentra en la última etapa para que se le otorgue la concesión del puerto.

Hasta el momento los únicos puertos estatales que han logrado concesionarse son el de Esmeraldas, cuyo operador es Consorcio Puerto Milenium; y el de Manta, adjudicado en diciembre de 2006 a la firma china Hutchison Port Holding.

Actualmente los puertos trabajan en forma continua los 365 días del año y se produjo una fuerte baja en los costos y en las tarifas.

Resumiendo, el sistema portuario del Ecuador cuenta con 4 terminales públicas, 19 terminales privadas y 3 puertos petroleros. Se hará referencia a los terminales públicos pues son las que actualmente se encuentran concesionados o en proceso de concesión. Éstas son:

Autoridad Portuaria de Guayaquil:

En el año 1997 bajo 11 Contratos de Permisionamiento, El gobierno de Ecuador, transfirió sus instalaciones a la empresa privada para uso y explotación de las mismas por un tiempo no mayor de cinco años y en condiciones de precariedad.

En 1999 se entregaron las instalaciones del Terminal Granelero a la empresa Andipuerto Guayaquil S. A. bajo contrato de concesión por un tiempo de 20 años.

Actualmente la autoridad portuaria de Guayaquil, se encuentra delineando la estrategia de concesión del resto de sus instalaciones (terminales de carga y de contenedores). Ha realizado los estudios de factibilidad económica, técnica y financiera.

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar:

El proceso de concesión de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se encuentra muy adelantado, sin embargo las autoridades locales de la Provincia de El Oro donde se encuentra localizado Puerto Bolívar presentaron un recurso de amparo constitucional y consiguieron anular el proceso bajo la modalidad que se había resuelto concesionar.

La APPB ha tenido que comenzar nuevamente todo el proceso. Se han actualizado los estudios de factibilidad económica y técnica y se encuentra delineando la estrategia para la concesión de sus instalaciones.

Autoridad Portuaria de Esmeraldas:

Cumplió el proceso de concesión para uso y explotación de sus instalaciones e infraestructura el 9 de Agosto del 2004, cuando procedió a la entrega de las mismas al Consorcio Puerto Nuevo Milenium, para los próximos 25 años.

La Autoridad Portuaria de Esmeraldas no cumplió como paso previo a la concesión contrato alguno de "Permisionamiento".

Autoridad Portuaria de Manta:

Se encuentra delineando la estrategia para la concesión de sus instalaciones. Toda la documentación se encuentra actualmente desarrollada para cumplir con el proceso de promoción de la concesión (Road Show).

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos logró que Alfredo Palacio, antes que dejara el mandato de presidente de dicha institución, extendiera el plazo para la concesión de las terminales marítimas de Guayaquil y Puerto Bolívar.

En el decreto ejecutivo 2186, del pasado 29 de diciembre de 2006, Palacio dispuso a las autoridades de ambos puertos que tienen hasta el 30 de junio del 2007 para que adjudiquen, firmen los contratos de concesión y transfieran sus instalaciones a las compañías de sus futuros operadores.

Hasta culminar las licitaciones, el decreto señala además, que se prorrogará la vigencia de los contratos de permisionamiento, mediante los cuales el sector privado presta servicios portuarios en la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) y de Puerto Bolívar.

Entes:

Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos: Encargada de crear las políticas y la regulación portuaria.

Dirección General de la Marina Mercante: Es la órgano encargado de la supervisión y el control de los puertos.

Regulación:

La Ley de Modernización ha tenido como objetivo establecer los principios y normas generales para regular:

- La racionalización y eficiencia administrativa.
- La descentralización, la desconcentración y la simplificación.
- La prestación de servicios públicos y las actividades económicas por parte de la iniciativa privada mediante la desmonopolización, la libre competencia y la delegación de los servicios o actividades previstos en el numeral uno del artículo 46 (249) de la Constitución Política de la República.
- La enajenación en las circunstancias establecidas en esta Ley, de la participación del Estado en las empresas estatales no previstas en el numeral uno del artículo 46 (249) de la Constitución Política de la República o de las mixtas señaladas en el numeral dos del mencionado artículo 46 (249).

El proceso de concesión está dado en virtud del siguiente marco constitucional, legal y reglamentario vigente, que ampara los procesos de delegación la iniciativa privada:

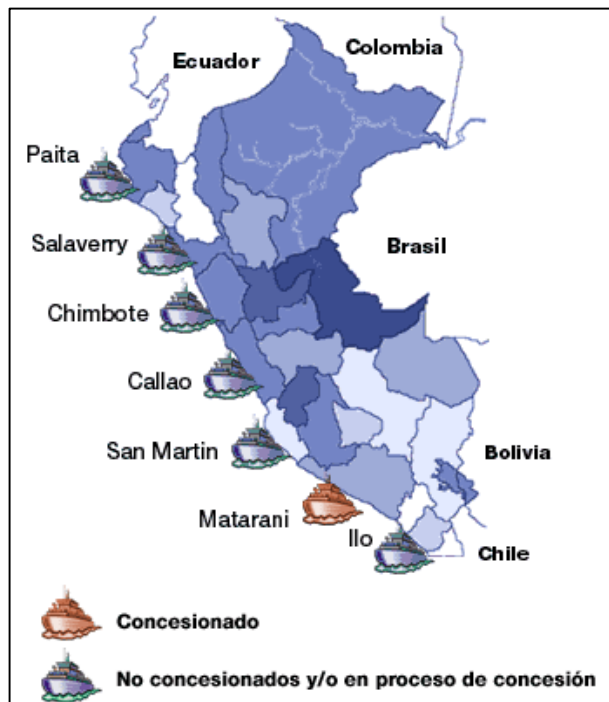
- Constitución Política de la República del Ecuador.
- Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada.
- Reglamento Sustitutivo del Reglamento General de la Ley de Modernización del Estado.
- Ley General de Puertos.
- Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional.
- Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador.
- Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias del Ecuador.
- Regulación de la Competencia en las Actividades Portuarias.
- Reglamento para la Contratación de Expertos Nacionales o Extranjeros para ejecución de estudios y servicios de apoyo en los procesos de Delegación de Servicios Portuarios a la Iniciativa Privada.
- Ley Orgánica de Aduanas.
- Reglamento a la Ley Orgánica de Aduanas.
- Ley de Arbitraje y Mediación.
- Ley de Compañías.
- Ley de Régimen Tributario.
- Ley del Control Constitucional.
- Código Civil.

- Código de Comercio.
- Código de Trabajo.
- Ley de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo.
- Ley de Gestión Ambiental.
- Modelo Portuario Ecuatoriano. (Res. CNMMP 021-95)
- Regulación de la Competencia en las Actividades Portuarias (Res. CNMMP 082-01).

5. PERÚ

En los últimos años, la situación de los puertos ha mejorado significativamente en el Perú. La Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) ha desarrollado una política económica de apoyo al comercio exterior disminuyendo sobremanera los costos de la carga y descarga de mercadería, así como a los buques. El principio económico fue la no exportación de impuestos inducidos. El sector privado participa tanto en el trabajo marítimo como en las operaciones portuarias donde se han organizado empresas de estibaje, en algunos casos con cooperativas de trabajadores del sector, lo que ha permitido importantes rebajas en los costos.

La figura de la derecha muestra la ubicación de estos puertos y su carácter: manejado por concesión o no. Como puede observarse en Perú solo existe un puerto con verdadera administración privada: el puerto "Matarani". Aunque existen varios puertos regionales, debido a la ineficiencia de los mismos, la mayoría del tráfico comercial marítimo entra y sale por el puerto del Callao y si observamos el desarrollo tecnológico de estos puertos, solo el de Matarani, cuenta con equipamiento moderno para la movilización de contenedores.



Reseña Histórica:

En el caso del Perú durante las décadas de 1960 y 1970 se implementó el modelo del Estado como gestor del desarrollo económico. Siguiendo este modelo, el Estado asumió la gestión de los principales sectores productivos del país; la que se manejó con criterios políticos antes que económicos o empresariales. El resultado fue el sobredimensionamiento de las empresas públicas, el incremento del déficit fiscal, la pérdida de eficiencia y un deficiente servicio que la mayoría prestaba a los usuarios.

La construcción de una parte importante de la infraestructura en el sector portuario ocurre alrededor de la mitad del siglo XX. Desde su creación, los puertos estuvieron a cargo de diferentes administraciones, hasta que en 1970, a través del Decreto Ley 17256, se crea la Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU), la cual se convierte en el ente encargado de la administración de la infraestructura pública y la prestación de servicios en dicho ámbito. Inicialmente, se conformó

como un organismo público descentralizado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuya organización y funciones sería luego normada con el Decreto Ley 18027. En 1981, el Decreto Legislativo 098 establece su reorganización y se convierte en una empresa de propiedad del Estado sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una sociedad mercantil.

En 1992, la empresa fue incluida en el proceso de promoción de la inversión privada del Decreto Legislativo 674, a través de la Ley 25882. En dicha norma se hace referencia, específicamente, a los terminales marítimos y fluviales de atraque directo a cargo de ENAPU: Talara, Paita, Salaverry, Chimbote, Huacho, Callao, General San Martín, Matarani, Ilo e Iquitos. Así mismo, se establece un plazo máximo de sesenta días para la entrega en concesión o liquidación de los terminales marítimos y de lanchonaje administrados por la empresa (Eten, Pacasmayo, Chicama, Supe, Pucallpa, Yurimaguas y Puerto Maldonado). El año siguiente se constituyó el Comité Especial (CEPRI) encargado de la promoción de la inversión privada en los puertos administrados por ENAPU S.A.

El primer proceso de concesión de puertos comprendió los terminales de Ilo y Matarani (esta es la primera fase del proceso según lo decidió el CEPRI puertos). En octubre de 1998, el Cepri Puertos publicó la Licitación Pública Especial para su entrega en concesión al sector privado. En la primera etapa quedaron precalificados los siguientes postores: Obrascón Huarte (España), Seaport-Serlipsa (Bélgica/Perú), A y F Wiese S.A. (Perú), Graña y Montero (e S.A. (Perú), Graña y Montero ((Perú), CCI (Argentina), CINTRA S.A. (España), Internacional Promoters-Servicon (Perú) y Uniport S.A. (Perú). El 11 de mayo de 1999, el Cepri Puertos comunicó que los postores siguientes eran declarados aptos para presentar los sobres No. 1 y No. 2: Obrascón Huarte (para el puerto de Ilo), Santa Sofía Puertos S.A. (Matarani), Serlipsa-Seaport-Buenaventura (Ilo / Matarani), así como A y F Wiese S.A. (Ilo / Matarani). Entre éstos, sólo presentó propuesta la sociedad postora Santa Sofía Puertos S.A. Así, en la misma fecha, el CEPRI Puertos adjudicó el terminal portuario de Matarani a dicha sociedad postora por haber ofrecido la única oferta económica y superar ésta el pago inicial establecido para el terminal.

La oferta consistió en un pago inicial de US\$ 9.68 millones y un compromiso de inversión en infraestructura y equipo inicial de US\$ 7.85 millones durante los cinco primeros años de la concesión. Además, la adjudicataria de la buena pro presentó, como parte de los requisitos de la Licitación Pública Especial, una carta fianza emitida por el Banco de Crédito del Perú a favor de COPRI para garantizar la vigencia, validez y cumplimiento de la oferta económica, por una suma de US\$ 6 millones.

De acuerdo a lo estipulado por las bases de la concesión, se constituyó la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR S.A.) con el objeto social

específico de administrar el terminal portuario. Esta empresa fue constituida con una participación de Santa Sofía Puertos S.A. de 99.99999% y de Calixto Romero Seminario de 0.00001%. Tanto TISUR S.A. como Santa Sofía Puertos S.A. son empresas del Grupo Romero, el cual comprende a otras sociedades en diferentes sectores económicos, tales como Credicorp, Banco de Crédito del Perú, Alicorp, Ransa comercial, Trabajos Marítimos, Almacenera del Perú, Consorcio Naviero Peruano, Inversiones Centenario y Romero Trading. Cabe resaltar la participación del Grupo en diferentes actividades en la cadena logística: transporte marítimo, agenciamiento, estiba y desestiba, servicios portuarios y almacenaje.

El 17 de agosto de 1999 se suscribió el contrato de concesión del terminal portuario de Matarani entre el Estado Peruano y el concesionario, TISUR S.A.. En virtud de este contrato, además del pago inicial, el Estado recibe por concepto de canon 5% mensual de los ingresos brutos del concesionario y 1% adicional destinado a OSITRAN (ente encargado de la supervisión del contrato). El objeto de la concesión es la construcción, conservación y explotación de la infraestructura por un periodo de 30 años, renovable una sola vez. La concesión es de tipo BOT (construye, opera y transfiere). En el marco de este proceso, Santa Sofía Puertos y TISUR firmaron convenios de estabilidad jurídica y se suscribió un contrato de garantía a favor de TISUR.

La Licitación Pública Especial para la Concesión de los demás puertos regionales, los cuales formaban parte de la segunda etapa del proceso como estableció el CEPRI puertos, fue convocada en julio de 1999. Sin embargo, luego de la precalificación de postores, de evaluación de las propuestas técnicas y de la selección de postores habilitados para la presentación de propuestas económicas, la CEPRI Puertos suspendió temporalmente el proceso.

El proceso fue luego paralizado como consecuencia de una iniciativa ciudadana presentada al Congreso Posteriormente, hasta la promulgación de una Ley de Puertos Nacional, la que fue dada el 1 de marzo de 2003. La Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional introdujo una serie de modificaciones importantes al marco institucional del sistema portuario. En la actualidad todos los puertos del litoral peruano son de propiedad del Estado, salvo el de Matarani que se encuentra operado por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU). El proceso de participación privada esta a la espera de la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario preparado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) para luego definirse el plan de promoción de inversión privada vía concesiones.

Actualmente el sector portuario se encuentra en la etapa final del proceso de concesión de cinco Terminales Portuarios Regionales: Paita, Salaverry, Chimbote, General San Martín en Pisco e Ilo, los que serán concesionados por un plazo de veinte años.

El sector portuario en el Perú:

El sistema portuario en el Perú comprende a terminales y amarraderos de uso público y privado. Los terminales privados están caracterizados por lo general por facilidades destinadas a cargas específicas. Entre los terminales marítimos privados se puede mencionar el de Talara, Bayóvar, Conchán y San Nicolás. A diferencia de éstos, los terminales de uso público tienen como característica común facilidades técnicas de uso múltiple. Entre éstos se encuentran los terminales marítimos de atraque directo (Paita, Salaverry, Chimbote, Callao, San Martín, Matarani e Ilo), los terminales de lanchonaje (Pacasmayo, Supe, Huacho, Chancay, Chicama y Cerro Azul) y los fluviales (Iquitos, Yurimaguas, Puerto Maldonado y Pucallpa). Los terminales de atraque directo son los más importantes. En este grupo, la mayoría se encuentra bajo la administración de ENAPU, siendo tan solo el terminal de Matarani operado por privados (en virtud del contrato de concesión firmado con el Estado).

La prestación de servicios en el ámbito de los puertos cuenta con participación pública (ENAPU) y privada. En el pasado, ENAPU prestaba con exclusividad un grupo de servicios a las naves y la carga, entre los que se encuentran el remolcaje, practicaje, uso de amarradero, amarre y desamarre, uso de muelle y almacenaje en el área del puerto. Sin embargo, el sector fue sometido a algunos cambios normativos orientados a la liberalización de los servicios portuarios y permitir una mayor participación de privados en la prestación de los mismos.

En resumen, El Perú inició el proceso de concesión de los puertos, liberalizando los servicios portuarios básicos de Estiba y Desestiba así como el de Practicaje y Remolcaje. El esquema elegido para las concesiones portuarias peruanas se basa principalmente en la transferencia de la operación, explotación, mantenimiento y desarrollo de los Terminales Portuarios por un período de veinte a treinta años, según sea el caso. No se transfiere la propiedad o titularidad de los puertos, la que se sigue manteniendo en poder del Estado que actúa como Concedente. Este sistema es similar al manejado en Ecuador, como se vio anteriormente (BOT).

El inversionista privado paga mensualmente un derecho de concesión llamado retribución sobre los ingresos brutos que genera el Terminal Portuario concesionado así como una tasa de regulación conforme a ley.

El Concesionario debe, al adjudicarse la misma, cancelar un pago inicial que representa su oferta económica así como señalar en su propuesta técnica las mejoras que se compromete a ejecutar durante el plazo de vigencia de la concesión. En el contrato se fijan tarifas máximas tratando de mantener el concepto de libre competencia, siendo supervisada su ejecución por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) creado por Ley 26917.

Entes:

Autoridad Portuaria Nacional (APN):

Es un Organismo Público Descentralizado encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dependiente del Ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica, y financiera, y facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Tiene como objetivo promover el desarrollo y la competitividad internacional de los puertos peruanos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de la infraestructura e instalaciones portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las áreas marítimas, fluviales y lacustres vinculadas al Sistema Portuario Nacional.

El directorio de ésta empresa está conformado por 11 miembros: seis provenientes del sector público incluyendo los Ministerios de Transportes, Economía y Comercio Exterior, COFIDE, Gobiernos Regionales Portuarios y un representante de las Municipalidades Provinciales Portuarias. Los otros cinco de actividad privada y gremial como usuarios finales, usuarios intermedios, Fentenapu y pendientes de designar. Se definieron las funciones de otras entidades públicas en la actividad portuaria (MTC, APN, ENAPU, Ositran, Indecopi, Sunat).

APN tiene la obligación de elaborar el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP).

Empresa Nacional de Puertos, S.A. (ENAPU):

La Empresa Nacional de Puertos, S.A. (ENAPU) es una Empresa Pública de Régimen Privado del Sector Transportes. Es el administrador que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública, ya sean marítimos, fluviales o lacustres.

Los puertos integrantes de ENAPU son:

Puertos de atraque directo: Callao, Paita, Salaverry, Chimbote, General San Martín, Ilo y Malecón de Atraque al Servicio de Perú en Arica, Chile.

Puertos de lanchonaje: Chicama, Huacho y Supe.

Puertos fluviales: Iquitos, Yurimaguas y Puerto Maldonado.

Organismo Supervisor de Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN):

Es el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público creado en enero de 1998. Es un organismo público, descentralizado, adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera. Tiene como objetivo general regular, normar, supervisar y fiscalizar, dentro del ámbito de su competencia, 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 del usuario.

Sus funciones principales son:

- **Normar:** La función normativa está relacionada con la emisión de resoluciones, directivas y lineamientos que rigen el accionar de OSITRAN en temas de acceso, tarifas, supervisión, procedimientos de reclamos y sanciones.
- **Regular:** La función reguladora corresponde al acceso y tarifas de las entidades prestadoras que brindan servicios relacionados con la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, cuyas características corresponden a un mercado monopólico.
- **Supervisar:** La función supervisora corresponde a la verificación del cumplimiento de los contratos de concesión, así como a la aplicación de normas y el sistema tarifario de las entidades prestadoras en general, aplicando las sanciones que correspondan.
- **Solucionar Controversias:** La función de solución de controversias busca resolver los conflictos que se presenten entre entidades prestadoras o entre éstas y sus usuarios.

Dirección General de Transporte Acuático: es un órgano de línea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; se encarga de proponer la política relativa al transporte en las vías Marítimas, Fluviales y Lacustre; con excepción de las que la Ley reserva al Ministerio de Defensa, así como lo relacionado a la Infraestructura Portuaria y vías navegables.

Regulación:

El modelo portuario aprobado por la Ley de Puertos establece tres niveles simultáneos en la gestión del sistema, a fin de garantizar la competencia. El primer nivel esta a cargo de los derechos y habilitaciones. Lo constituyen las Autoridades Portuarias Nacionales y Regionales, en las que participa el sector público, representantes de empresarios, usuarios y trabajadores. El segundo nivel lo constituye el administrador de la infraestructura portuaria, que la ley ratifica es el

rol de la empresa ENAPU S.A., y para lo cual se autoriza se convoque a la inversión privada para que participe en su ampliación e invierta en infraestructura nueva. El tercer nivel esta relacionado con la prestación de actividades y servicios, que de acuerdo a la ley de Puertos, señala corresponde a las empresas privadas en régimen de competencia.

La ley de Puertos prohíbe en forma expresa la integración vertical. Esto es, que una misma empresa, directamente o con sus relacionadas, tenga a su cargo la administración de la infraestructura y la prestación de actividades y servicios. Este sistema es conocido como mono-operador.

El Marco Legal del modelo portuario peruano está conformado por:

- Ley 25862 del 18.11.92, Ley Orgánica del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.
- Ley 26917 del 22.01.98, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo. Dicha Ley crea al OSITRAN como Organo Supervisor. Decreto Supremo N° 010-2001-PCM del 07.02.2001, aprueba el Reglamento General del OSITRAN. Decreto Supremo N° 012-2001-PCM del 13.02.2001, Texto Único Ordenado de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado.
- Decreto Supremo N° 013-2001-PCM del 13.02.2001, Reglamento de la Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado.
- Decreto Ley 25868 del 18.11.92, Ley de Organización y Funciones del INDECOPI.
- Decreto Supremo N° 025-93-ITINCI, Reglamento de la Ley de Organización y Funciones del INDECOPI.
- Resolución Ministerial N° 100-2001-MTC/15.15 del 03.03.2001. Reglamento de Transporte Marítimo y Conexos prestados en tráfico de Bahía y Áreas Portuarias.
- Decreto Supremo N° 028-DE/MGP del 02.06.2001. Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres.
- Ley N° 27943 ; Ley del Sistema Portuario Nacional del 01.03.2003.

6. VENEZUELA

Venezuela otorga a su sistema portuario una gran importancia ya que constituye el principal medio de la vinculación de su economía con el resto del mundo. En 1977, se creó el Consejo Nacional de Puertos y el Instituto Nacional de Puertos, al cual le correspondía planificar, construir y conservar las obras, así como efectuar las operaciones. También se fijaron objetivos que se enmarcaron dentro de una política de gobierno, como contribuir al desarrollo del comercio exterior y en especial a las exportaciones.



En 1985, se declaró la actividad portuaria de interés público, consagrando la posibilidad de que las operaciones pudieran ser prestadas por particulares. En 1989, se dio un paso importante hacia la descentralización de la competencia de los distintos puertos, transfiriendo la administración y mantenimiento de los puertos públicos a los Estados. En la década de los años 90 se introducen sucesivas modificaciones legales al sistema portuario, incorporándose el concepto de puerto privado y se introduce la libre competencia.

El 13 de agosto de 1991 se promulgó una ley mediante la cual el Estado de Carabobo asume la competencia exclusiva sobre los puertos de uso comercial y se creó el Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello y se estableció el régimen jurídico para su administración y mantenimiento. Se habilitaron también las concesiones y autorizaciones para realizar inversiones en la construcción de puertos privados. En 1992, se suprimió y se ordenó la liquidación del Instituto Nacional de Puertos. En 1993, a través de la Ley Orgánica de Puertos, se designó el Consejo Nacional de Puertos en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como el órgano encargado de definir la orientación general de la política nacional portuaria, la planificación y el control de la aplicación de esa política.

Reseña Histórica:

En Diciembre de 1975, se crea el Consejo Nacional de Puertos y el Instituto Nacional de Puertos (INP). Hasta el año 1991, cuando se ordenó su liquidación, el INP ejercía la administración, mantenimiento, explotación y construcción de los puertos públicos de uso comercial, la supervisión y control de la actividad portuaria que se realizaba en los puertos públicos de uso privado y en los puertos privados (industriales, pesqueros, deportivos, de pasajeros, de interés nacional, regional o local), así como el otorgamiento de concesiones portuarias.

La Ley Orgánica de Descentralización, transfirió a las Gobernaciones de Estado las competencias de administración y mantenimiento de los puertos públicos de uso comercial.

En 1992 se produce la descentralización de la competencia de administración y mantenimiento de los puertos públicos de uso comercial y se inicia la privatización de las operaciones portuarias.

En el año 1993 se crea la Dirección de Puertos, adscrita a la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático para asumir estas funciones.

En el año 2001, se promulga la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares y se crea el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares (INEA), ente que tiene la responsabilidad de ejecutar las políticas acuáticas del Estado en materia de navegación acuática y régimen portuario, por lo cual deberá planificar, supervisar y vigilar todas las actividades relacionadas con las operaciones que se realicen en los buques de cualquier nacionalidad en los espacios acuáticos e insulares y la de los puertos nacionales.

Posteriormente, se promulga la Ley General de Puertos de 2001, y es el INEA, la autoridad rectora que evaluará los proyectos para el mantenimiento, ampliación o modificación de la infraestructura portuaria, vigilando que la misma se realice de acuerdo a las normas de mantenimiento de instalaciones.

Sector Portuario de Venezuela:

Los puertos venezolanos se dividen en puertos públicos de uso comercial, puertos públicos de uso privado y puertos privados.

El sistema portuario venezolano está conformado por poco más de una centena de puertos. Muchos de ellos son terminales autónomamente operados, bien sea por agencias gubernamentales (Petróleos de Venezuela, S.A. PDVSA) o por empresas privadas.

Dicho sistema comprende:

- 8 puertos públicos de uso comercial.
- 39 terminales petroleros.
- 4 puertos fluviales para el manejo de minerales de hierro.
- 5 puertos fluviales para carga general.
- 12 terminales cementeros.
- 1 terminal para el manejo de sal.
- 16 puertos pesqueros.
- 4 terminales petroquímicos.
- 5 puertos para ferrys.
- 25 marinas.

Se hablará solo de los puertos públicos de uso comercial los cuales son el objeto de análisis. Los puertos públicos de uso comercial existentes en Venezuela son: Puerto Cabello, La Guaira, Maracaibo, Guanta, El Guamache, Guanao, Puerto Sucre y Carúpano, todos ellos situados frente al Mar Caribe.

Casos particulares:

Cuando el ente administrador adopte la figura de instituto autónomo, aportará al fisco estatal una cantidad de los ingresos brutos. También está obligado a aportar al municipio donde este ubicado el puerto un aporte de sus ingresos brutos, el cual será destinado en obras de inversión y mejoramiento de la infraestructura y servicios públicos municipales.

Los puertos que clasifican en este caso son:

- Puerto Internacional de Guanao
- Puerto Cabello
- Puerto de Maracaibo

Cuando el ente administrador adopte la figura de una sociedad mercantil, deberá crear una reserva a ser aplicada a gastos de inversión y mejoramiento de la infraestructura portuaria. Así mismo, tributará al municipio donde esté ubicado el puerto, el impuesto sobre actividades económicas de industria, comercio, servicios o de índole similar, el cual solo podrá ser utilizado por el Municipio en obras de inversión y mejoramiento de la infraestructura y los servicios municipales.

Los puertos que clasifican en este caso son:

- Puerto de Guanta (Puerto de Anzoátegui)
- Puerto de Cumaná
- Puerto de Carúpano

Ente administrador como concesionario: Cuando un estado otorgue un puerto público de uso público en concesión, el concesionario deberá garantizar las inversiones necesarias para adecuar el puerto a los altos niveles de eficiencia y competitividad en su respectiva área de influencia.

Actualmente se encuentran concesionados los siguientes puertos:

- Puerto internacional de El Guamache: la concesión de este Puerto fue otorgada a la sociedad mercantil Consorcio Guaritico-Guaritico III, en 1993 por 20 años. Dicho puerto está ubicado en Isla Margarita. Es un puerto principalmente para el arribo de cruceros aunque tiene adecuaciones para el manejo de carga también.

La sociedad mercantil Consorcio Guaritico-Guaritico III debe pagar a la Gobernación del Estado Nueva Esparta, la cantidad de un 41% de los ingresos brutos que reciba, lo que constituye la contraprestación que debe dar al estado regional por la administración del puerto, la cual ha satisfecho a plenitud durante todos los años que ha permanecido como concesionaria de la administración del mismo y hasta que se cumpla el periodo de concesión.

- Puerto de La Guaira: En 1992 luego de la liquidación del Instituto Nacional de Puertos, el Puerto fue entregado en concesión a la Sociedad Anónima Puertos del Litoral Central.

Cualquiera de las figuras anteriores que adopte el administrador portuario, deberá garantizar los gastos operativos de administración y mantenimiento, la depreciación de sus bienes e instalaciones y el costo de la inversión que requiera el puerto, según el plan de desarrollo de la infraestructura portuaria.

Entes:

Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares (INEA): es un organismo adscrito al Ministerio de Infraestructura. Le corresponde, a través de la Gerencia de Puertos, coordinar y controlar la administración, funcionamiento y operación de los puertos marítimos, fluviales y lacustres existentes en Venezuela, en el marco de la normativa legal vigente de ese país.

A través de las Capitanías de Puerto, ejerce la dirección, coordinación, administración y control de las operaciones desarrolladas en la circunscripción acuática que le corresponde a cada Capitanía.

Además, le corresponde al INEA elaborar las estadísticas específicas del sector acuático, con sujeción a lo contemplado en la Ley de la Función Pública Estadística.

Regulación:

En el año 1989 se transfirió a los Estados, la administración y mantenimiento de los puertos públicos de uso comercial. Cada uno de los Estados generó su propia Ley de Puertos Regional.

Todo lo relacionado con la administración, conservación y aprovechamiento de los puertos de uso comercial es de competencia exclusiva de los Estados, la cual debe ser realizada en coordinación con el Ejecutivo Nacional.

La transferencia de competencias, se llevó a cabo con ausencia de lineamientos específicos que establecieran los principios básicos para ejercer dicha competencia. Todo esto trajo como consecuencia la existencia de muchas lagunas jurídicas, conflicto y hasta extralimitación de competencias y por supuesto un desbordado crecimiento de la actividad portuaria sin un ente que los supervise.

Por tal motivo surgió la necesidad de la elaboración de una ley marco que regulara los principios rectores que conforman el régimen de los Puertos de la República y su infraestructura, para lo cual se estableció la Ley General de Puertos, la cual entre otras disposiciones, contempla el concepto de puertos de uso comercial, entendiéndolos como todos los puertos públicos de uso público y de interés general. También contempla que la Autoridad Acuática evaluará y controlará los proyectos para el mantenimiento, ampliación o modificación de la infraestructura portuaria.

Así mismo, la Ley General de Puertos, ratifica la descentralización de la materia portuaria, estableciendo que los estados ejercerán esta competencia de conformidad con esta Ley y con lo que dispongan las leyes sancionadas por los respectivos Consejos Legislativos, debiendo constituir un ente descentralizado, bajo la figura de un instituto autónomo o sociedad mercantil, que se encargue de la administración del puerto, o bien otorgarlo en concesión a un privado.

BIBLIOGRAFÍA

- “Mapa América Latina”, CINTERFOR Centro Interamericano de Investigación y Documentación sobre Formación Profesional. www.cinterfor.org
- CARPA, Katherina, “La Hidrovía Paraná Paraguay Una alternativa a los puertos del Pacífico”, www.udape.gov.bo
- “Mapa de Bolivia” www.aymara.org
- “Mapa de Ecuador” www.otavalovirtual.com
- “El sistema portuario de Ecuador”, Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, 2005. presentación powerpoint.
- Pinto Mario, Exposición sobre el sistema portuario de Ecuador.
- Entrevista Telefónica con Danner Moscoso, consultor de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos.
- “Puertos Marítimos de Ecuador” www.sica.gov.ec
- Empresa Nacional de Puertos. www.enapu.com
- TISUR. www.tisur.com.pe
- Wikipedia, la enciclopedia libre. <http://es.wikipedia.org/wiki/Portada>
- www.oas.org/cip.
- www.mtc.gob.pe
- www.ositran.gob.pe
- www.puertoaguirre.com
- www.inea.gov.ve