

Boletín Portuario

[Http://www.apn.gob.pe](http://www.apn.gob.pe)

Contenido

- Actualidad 1
- Actualidad 2
- Modernización 3
- Servicios 4
- Portuarios 4
- Opinión 5
- Estadísticas 6
- Estadísticas 7
- APN Noticias 8

Boletín Portuario

Director:
Valm. (r) Frank Boyle Alvarado
Editor General:
Gerardo Pérez Delgado
Colaboradores:
Eusebio Vega Bueza
Roy Legoas Montejó
Luz María Ramos Macavilca
Manuel Quiroga Suito
Juan Pozo Vivanco
José Maratuech Pinzás
Edición y Diseño:
Jacqueline Santolalla Huerto

Autoridad Portuaria Nacional

Dirección
Av. Santa Rosa 135 - La Perla
Callao - Perú
E-mail:
boletinportuario@apn.gob.pe
Teléfonos: 457-6226 Anexo 2001
Fax: 457-6226 Anexo 2202

ACTUALIDAD

Enero de 2010

APN descentraliza la gestión portuaria en la Amazonía

Se instaló la Autoridad Portuaria Regional de Loreto



Con la finalidad de facilitar el proceso de modernización y desarrollo portuario, se instaló la Autoridad Portuaria Regional de Loreto, para ejercer competencias sobre los terminales portuarios de alcance regional.

De esta manera la Autoridad Portuaria Nacional continúa con el proceso de descentralización de la gestión portuaria, esta vez en la Amazonía, luego de instalar las APR de Ancash y Lima.

El desarrollo de los terminales portuarios de alcance regional de Cabo Pantoja, Mazán, Requena, San Pablo y Contamana estarán a cargo de la APR de Loreto, mientras que la modernización del Terminal Portuario de Iquitos y Yurimaguas por ser de alcance nacional, estarán a cargo de la Autoridad Portuaria Nacional, conforme lo establece el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

Miembros del directorio

El Directorio de la Autoridad Portuaria Regional de Loreto quedó conformado por Jaime Rotondo, representante del Gobierno Regional de Loreto, quien lo presidirá; Juan Pozo Vivanco, representante de la Autoridad

Portuaria Nacional; Rafael García Silva, representante de la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Loreto; estando pendiente la designación del representante de la Municipalidad Provincial de Requena y el representante de los trabajadores portuarios.

El Gerente General de la Autoridad Portuaria Nacional, Gerardo Pérez Delgado, indicó que conjuntamente con la APR de Loreto y el Gobierno Regional de dicha ciudad impulsarán el desarrollo portuario en esta región de la Amazonía.

Gerardo Pérez resaltó que para el Sistema Portuario Nacional, es de especial importancia la instalación de la Autoridad Portuaria Regional de Loreto, por la trascendencia que tienen para el país, los puertos localizados en el Departamento de Loreto.

Finalmente, el gerente general de la APN señaló que el Gobierno Central es consciente que descentralizando la gestión portuaria, a través de la instalación de las Autoridades Portuarias Regionales, se podrá alcanzar el desarrollo y modernización de los puertos y terminales portuarios de la República.



Se presentó la VUP a la Comisión Especial de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)

Con el fin de agilizar los procesos del comercio exterior en el sistema portuario, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) presentó la primera etapa de la Ventanilla Única Portuaria (VUP), como componente portuario de la VUCE.

En esta sesión de la VUCE, realizada el 13 de enero, participaron en representación de la APN, el presidente del Directorio, Valm. (r) Frank Boyle Alvarado, el gerente general de la APN, Gerardo Pérez y el coordinador de la VUP, Alejandro Sologuren. Es importante resaltar que la APN forma parte de la Comisión Especial presidida por el Sr. Luis Torres Paz, Director de Facilitación del MINCETUR, grupo de trabajo que está conformado por todas las entidades públicas y privadas que participan en la cadena logística portuaria y de comercio exterior.

En la reunión se presentaron las tres etapas en las que se implementará el sistema, el cual se basa en la mejora de procesos, eliminando duplicidad de trámites y que coadyuvará con el esfuerzo del Estado, brindando las herramientas necesarias para lograr la facilitación del Comercio Exterior y el incremento de la competitividad del país.



La primera etapa marca el desarrollo y la implementación del sistema en los procesos relacionados con el arribo y el despacho de la nave. Esta versión fue lanzada el 1 de enero de 2010 y el equipo de trabajo se encuentra en proceso de capacitación a las entidades públicas y privadas involucradas con la misma.

La segunda etapa es la de consolidación, la cual se tiene previsto realizar en el mes de mayo y consiste en su implementación en los principales puertos del país.

En cuanto a la tercera etapa, programada para fines del presente año, es la ampliación de la implementación en todos los puertos a nivel nacional, considerando los procesos desarrollados durante la estadía de la nave, así como el otorgamiento y renovación de licencias de prestación de servicios portuarios.



Validez de la información

La primera etapa de la VUP ha sido culminada y publicada en el Portal Web de la APN y de la VUCE desde el 1 de enero de 2010, y a la fecha la Autoridad Portuaria ha capacitado alrededor de doscientos usuarios, entre agentes marítimos, entidades públicas y administradores portuarios.

Debido a que la normativa de diversas entidades públicas exige la presentación en formato impreso de la información requerida para el arribo y zarpe de las naves, los representantes del componente portuario de la VUCE presentarán durante las próximas semanas una norma a nivel de Decreto Supremo que les permitirá aceptar como válida la información remitida por la VUP. Se tiene previsto que dicha norma se encuentre en vigencia a partir del segundo trimestre del presente año.

Uno de los mayores logros que tendrá la VUP es reducir un promedio de 128 documentos que se entregan actualmente en formato impreso, los cuales serán remitidos mediante un máximo de 6 envíos de información electrónica.

La Autoridad Portuaria Nacional empezó la capacitación a los agentes marítimos, empresas e instituciones relacionadas al sistema aduanero y portuario desde el 05 de enero del presente año y se llevará a cabo hasta su implementación final.



APN integra Comisión Multisectorial en beneficio del trabajador portuario

Con el objetivo de velar por el bienestar del trabajador portuario, el pasado 07 de enero el Ministro de Transportes y Comunicaciones, Enrique Cornejo, estableció la Comisión Multisectorial que estará encargada de elaborar un plan que determine la manera de promover la competitividad de los trabajadores portuarios.

La Comisión Multisectorial la conforman representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE), la Autoridad Portuaria Nacional (APN), el Gobierno Regional del Callao, la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM), el



Sindicato Único de Trabajadores Marítimos y Portuarios del Callao (SUTRAMPORC), la Asociación Peruana de Operadores Portuarios (ASSPOR) y la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).

En la instalación de este grupo, el Ministro de Transportes y Comunicaciones indicó que la función más importante de esta comisión es incentivar la formación profesional de los trabajadores, así como la reconversión laboral, el autoempleo y la certificación de competencias de los trabajadores portuarios.

La comisión tiene por objetivo solucionar los problemas de competitividad de los trabajadores portuarios. De esta manera, se busca corregir el problema referido a la capacitación, incentivando la formación profesional y logrando así que se mejore la productividad y eficiencia del recurso humano en los puertos y la reconversión laboral con alternativas de jubilación anticipada y compensaciones económicas.

Finalmente, se concluyó que esta comisión presentará sus conclusiones y recomendaciones al Ministro de Transportes y Comunicaciones en un plazo no mayor a sesenta (60) días hábiles contados desde su implantación.

APN y Fundación Valenciaport presentan Programa de Perfeccionamiento Directivo

La Autoridad Portuaria Nacional (APN) y la Fundación Valenciaport organizan el Programa de perfeccionamiento directivo 'Estrategias en los procesos de Concesión y explotación de los nuevos terminales de contenedores', el cual se llevará a cabo del 15 al 19 de febrero del presente año en la Cámara de Comercio de Lima.

Este curso presencial está dirigido a profesionales del sector marítimo portuario latinoamericano que quieran conocer las nuevas fórmulas estratégicas en la gestión de terminales de contenedores, a través de especialistas en el tema.

Objetivos

Los objetivos del evento están basados en incrementar la eficiencia y diversificación de los servicios, reducir el costo de estos y fomentar la competencia, promocionar el puerto en un mercado abierto, promover recursos financieros para su desarrollo y reducir al máximo el soporte financiero y administrativo de los poderes públicos para limitar su influencia burocrática y política.

Por otro lado, el programa de perfeccionamiento directivo contribuye a conocer las claves de la gestión moderna de los puertos, identificar los factores que determinan la elección de un puerto HUB, profundizar en la gestión de las nuevas terminales de contenedores y establecer una estrategia de marketing y comercialización que fidelice los tráficós portuarios, manteniendo la posición privilegiada de un puerto.

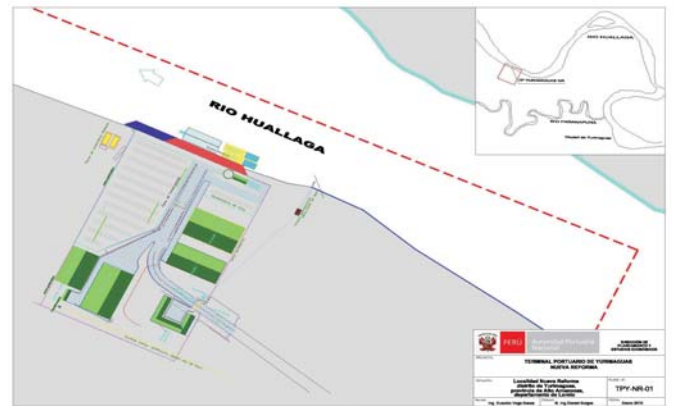
Asimismo, se tratarán temas ligados a la gestión del Espacio Portuario, planificación de una Terminal de contenedores y su explotación, además del Marketing y la Gestión Comercial en un puerto HUB.



Se concesionará un nuevo Terminal Portuario en Nueva Reforma, Yurimaguas

Como parte de su política de mantener informada a la comunidad portuaria de los avances en el Sistema Portuario Nacional, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) afirmó que el proyecto planteado por la institución consiste en la construcción de un nuevo terminal portuario en la localidad de Nueva Reforma, el cual entrará a un proceso de concesión a cargo de ProInversión.

Asimismo, el proyecto considera la construcción de una carretera de acceso de 9.4 kilómetros más un puente que cruza el río Parapapura, de acuerdo a los estudios de factibilidad requeridos para esta clase de infraestructuras y para establecer el lugar indicado de construcción.



La concesión de este nuevo puerto permitirá que el servicio portuario en Yurimaguas se incremente y sea más eficiente, pues se contará con una mayor seguridad en la transferencia de la carga y en la productividad en las operaciones.

Asimismo, se logrará la capacidad necesaria para atender la demanda portuaria creciente derivada de las mejoras de la navegabilidad de la hidrovía amazónica, facilitará la formalización del transporte de carga fluvial, mejorando la seguridad de la carga y su manejo a efectos de reducir las mermas, entre otras ventajas que harán que este puerto pueda competir a nivel internacional.

APN participó en el seminario: “La Ciudad Portuaria: Globalización y Desarrollo Sostenible”

La Autoridad Portuaria Nacional participó, a través del consultor José Antonio Pejovés, en el seminario “La Ciudad Portuaria: Globalización y Desarrollo Sostenible” en la ciudad de Cartagena de Indias, Colombia. La organización de la convocatoria estuvo a cargo de la Agencia Española de Cooperación Internacional y Desarrollo (AECID), el ente público Puertos del Estado de España, la Autoridad Portuaria de Santander, la Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades (RETE) de Venecia, la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, y la Universidad de Cantabria.

Los objetivos principales del seminario se orientaron al análisis de los principales procesos de cambio a los que las ciudades portuarias están siendo sometidas por efecto de la actividad portuaria, así como a reflexionar y debatir sobre los problemas y desafíos a los que, en este contexto, se enfrentan hoy las siempre complejas relaciones puerto-ciudad, especialmente en el ámbito territorial.

Los asuntos tratados en el seminario comprendieron aspectos de importancia en la relación puerto-ciudad, como los relativos a las interrelaciones entre los organismos públicos vinculados con la gestión de las ciudades y de los puertos, y entre las ciudades portuarias de Europa y Latinoamérica; los concernientes al paisajismo de las urbes y de las instalaciones portuarias; y por último, pero no menos importante, las presentaciones que trataron sobre los impactos ambientales por efecto del calentamiento global.



Sobre concesiones cofinanciadas (II Parte)

Por José Antonio Pejovés Macedo (*)

3. Ser conscientes de la preponderancia que tienen las infraestructuras de transportes, en el desarrollo del país, conlleva a la necesidad de afrontar medidas que de alguna forma promuevan las inversiones en el sector, con mayor razón en aquellos espacios que por alguna razón su impacto social es relevante mas no el retorno lucrativo que toda actividad empresarial requiere para entrar al mercado; en este último aspecto nos referimos al *animus lucrandi* que legítimamente todo inversor privado lleva consigo, con mayor razón cuando se trata de inversiones hundidas en infraestructuras sobre las que se conducen actividades donde las economías de escala son relevantes. Y precisamente en aquellas infraestructuras en las que los privados no se arriesgan a invertir en solitario, porque no son suficientemente rentables, las APP se constituyen como un mecanismo especialmente atractivo.⁵



4. En la explotación comercial de las infraestructuras, la regulación cumple un objetivo primordial al contribuir con la protección del bienestar común, y al corregir fallas en el mercado como las que se manifiestan eventualmente ante la presencia de distorsiones propias de la competencia imperfecta, la cual

muchas veces se asoma en mercados donde es necesaria la concurrencia de concentraciones verticales u horizontales en la prestación de servicios públicos. Las concentraciones verticales, en casos como los relacionados con los puertos, son permitidas por las leyes portuarias y de competencia, ello porque las inversiones en infraestructuras y equipos portuarios



son muy densas y las tasas de retorno muchas veces acarrear compromisos de largo plazo. Es decir, regulación y explotación comercial de infraestructuras, son concomitantes, en sistemas económicos en los cuales el Estado se aleja de la actividad empresarial para ceder a la presencia de los particulares y con el objeto de fortalecer su rol regulador. De ahí que la regulación se justifique al identificar como una de las características de las industrias de servicios públicos su imposibilidad en alcanzar asignaciones eficientes *per se*.⁶

5. La inversión privada en infraestructuras de transporte de uso público, cuando se trata de concesiones cofinanciadas –pero que también alcanza a las autosostenibles– requiere obligatoriamente de un marco normativo consistente que permita la fluidez en las inversiones privadas y a su vez que el Estado pueda cumplir cabalmente con su papel de regulador, en salvaguardia de la calidad de los servicios, de tarifas razonables para los usuarios, y de accesos justos en la prestación de servicios que requieran de facilidades esenciales.

La dispersión normativa en el campo de las concesiones autosostenibles y de las APP⁷, y la desconcentración de entidades vinculadas con dichos procesos⁸, no favorecen a la seguridad jurídica que todo inversor requiere, y generan cierta incertidumbre y retraso innecesario en los procedimientos⁹.

(Continúa en pág. 06)

5. Véase, entre otros: los trabajos de Guash, Cornejo y Felices –citados en los pies de página 2 y 3, respectivamente–, y Bernardin Akitoby y otros, Inversión pública y asociaciones público privadas, en el número 40 de Temas de Economía, Fondo Monetario Internacional, Washington, 2007.

6. Quintanilla Acosta, Edwin. Autonomía institucional de los organismos reguladores: revisión de literatura. Documentos de Trabajo N° 14. ESAN, Lima, 2004, p. 10.

7. Entre las normas aplicables, podemos mencionar: el Decreto Legislativo que aprueba la Ley marco de las asociaciones público-privadas para la generación de empleo productivo –Decreto Legislativo N° 1012– y su reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF; la Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado –Ley N° 29230– y su reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 147-2008-EF; el Texto único ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos –aprobado mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM, que consolidó lo estipulado básicamente por los Decretos Legislativos N° 758 y 839– y su reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM, y sus normas modificatorias.

8. Por ejemplo, en concesiones de infraestructuras portuarias intervienen, cuando menos: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Autoridad Portuaria Nacional (APN), la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN), el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), y el Gobierno Local donde se localiza la infraestructura.

9. Las normas sobre colaboración entre entidades, que se encuentran recogidas entre los artículos 76 y 79 de la Ley del Procedimiento Administrativo General –Ley N° 27444–, modificada por el Decreto Legislativo N° 1029, establece mecanismos de colaboración entre entidades públicas cuando se trata de procedimientos administrativos –tramitados por entidades diferentes– que presentan vinculación y de alguna forma dependencia. Dichas normas en la práctica, no son del todo eficaces en su aplicación.

(Continuación)

Esta situación podría eludirse si se contara con una ley de concesiones para infraestructuras de transporte, que reordene dicho mecanismo de promoción de la inversión privada a través de la alineación de los procedimientos que se tienen que seguir ante los organismos públicos involucrados, y mediante la asignación clara de competencias, sobre todo en la designación expresa de la entidad que debería liderar y conducir los procesos de concesión para las distintas clases de infraestructuras¹⁰. En ese orden de ideas, una “ventanilla única”¹¹, con un solo administrador –que reciba y distribuya la documentación- y con

procedimientos suficientemente alineados que partan, dependiendo del caso, de la recepción de la iniciativa privada o de la confección de las bases –pasen por el otorgamiento de la buena pro- y culminen con la ejecución de las obras de infraestructura y su puesta en funcionamiento, aligeraría los procesos y constituiría –por qué no- un acto de *facilitación del comercio*, si nos atenemos a la importancia de las infraestructuras de transportes en las transacciones que tienen que ver con el intercambio de bienes.

(*) Las opiniones expresadas en este ensayo son a título personal y no comprometen a la Autoridad Portuaria Nacional.

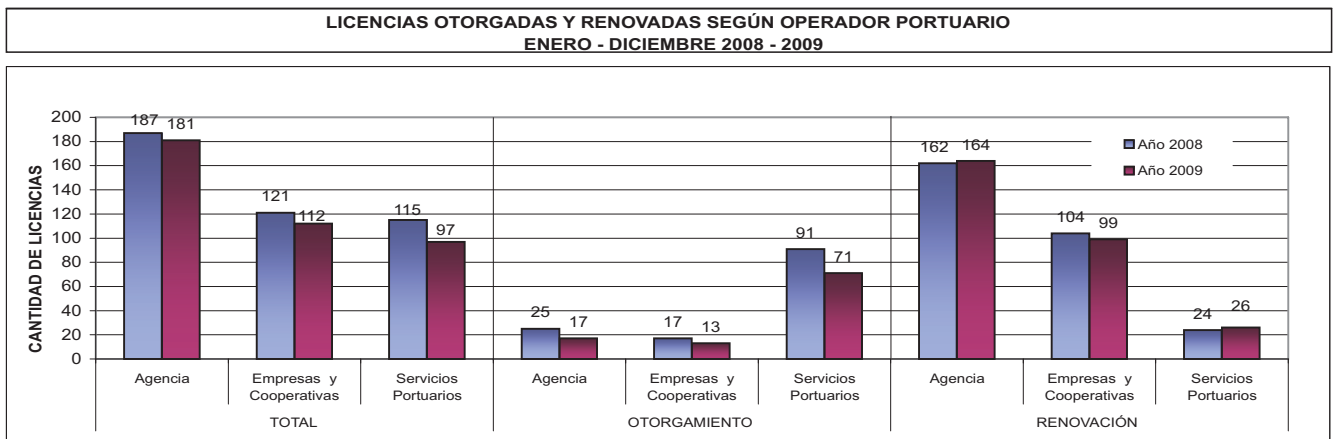
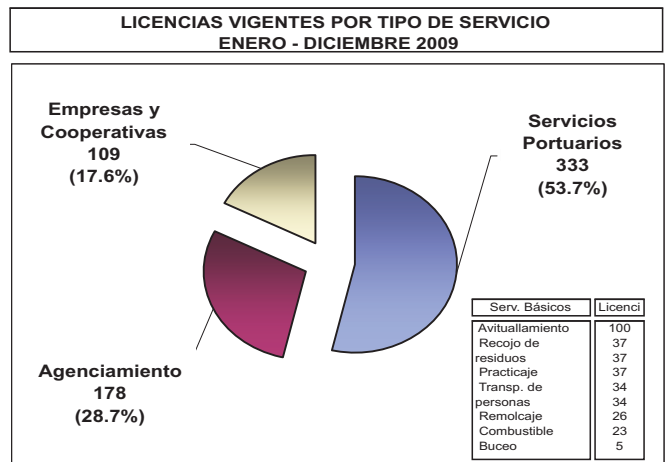
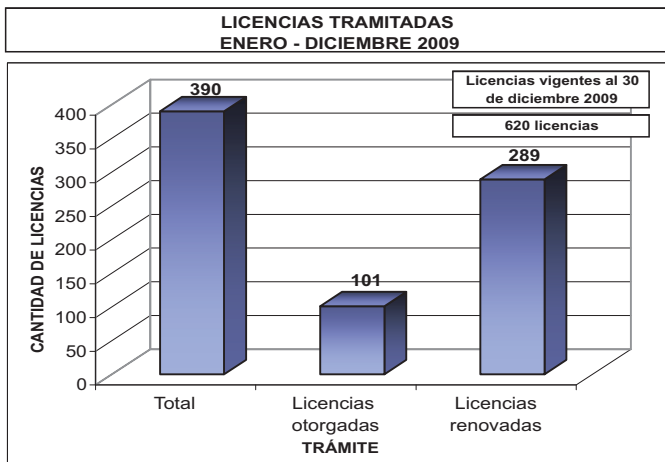
¹⁰ Es oportuno recordar que las competencias y procedimientos de las distintas entidades públicas involucradas en procesos de concesiones y de APP, están recogidas en normas de distintos rangos: desde leyes hasta resoluciones directorales.

¹¹ En el Perú se está trabajando en la implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y de la Ventanilla Única Portuaria (VUP). En esa línea, se aprobó el Decreto Legislativo N° 1036, que establece los alcances de la VUCE, y su reglamento el Decreto Supremo N° 009-2008-MINCETUR. Asimismo la trigésimo segunda disposición transitoria y final de la Ley del Sistema Portuario Nacional, incorporada por el Decreto Legislativo N° 1022, dispone que la VUP se integrará a la VUCE. El MINCETUR y la Autoridad Portuaria Nacional están trabajando con consultores nacionales y extranjeros en la construcción de dichas ventanillas.

APN emitió 390 licencias durante el 2009

De enero a diciembre del 2009, la Autoridad Portuaria Nacional tramitó 390 licencias, de las cuales 289 son licencias renovadas y 101 son nuevas licencias.

Entre las licencias vigentes, las autorizaciones para prestación de servicios portuarios ocupan el primer lugar, alcanzando un total de 333 licencias vigentes.



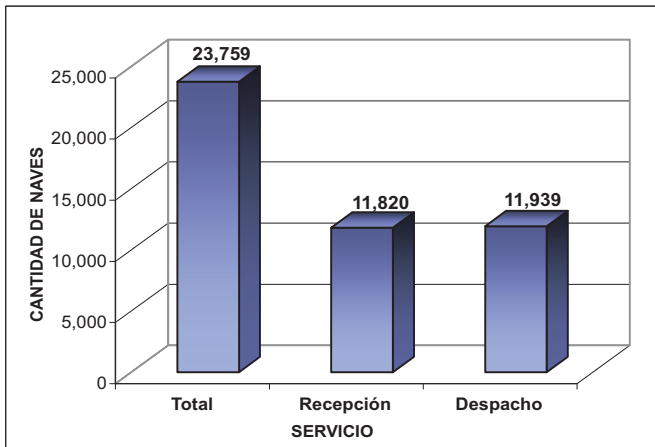
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional - Servicios Portuarios Básicos. Elaborado por el Área de Sistemas - DOMA, Enero 2010.

APN atendió 23 mil 759 naves durante el 2009

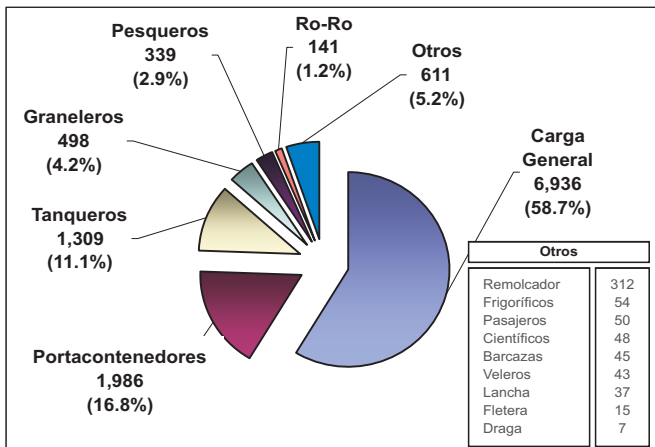
La Autoridad Portuaria Nacional recibió durante el 2009, 11,820 naves y despachó 11,939 a nivel de puertos nacionales, siendo el ámbito fluvial el que más naves recibió, con un total de 6,170 embarcaciones, mientras que en el ámbito marítimo llegó a 5,650 naves recepcionadas.

A nivel de puertos nacionales, se recibió 6,936 naves de carga general y 1,986 naves portacontenedores. Asimismo, el TP Iquitos fue el terminal que más naves movilizó durante el 2009, recepcionando un total de 3,656 embarcaciones y despachando 3,650 naves.

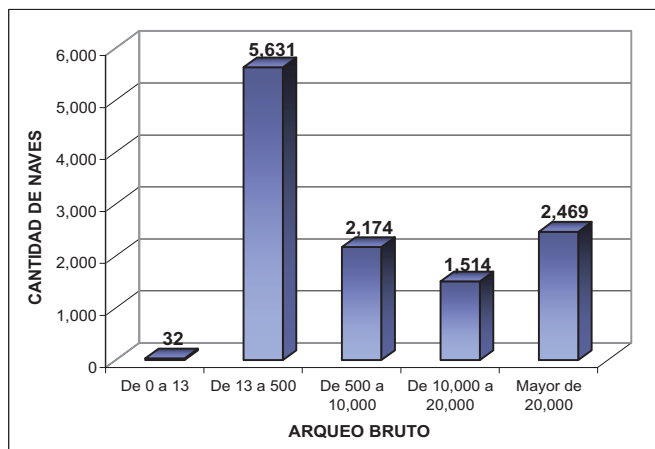
NAVES RECIBIDAS Y DESPACHADAS (*)
ENERO - DICIEMBRE 2009



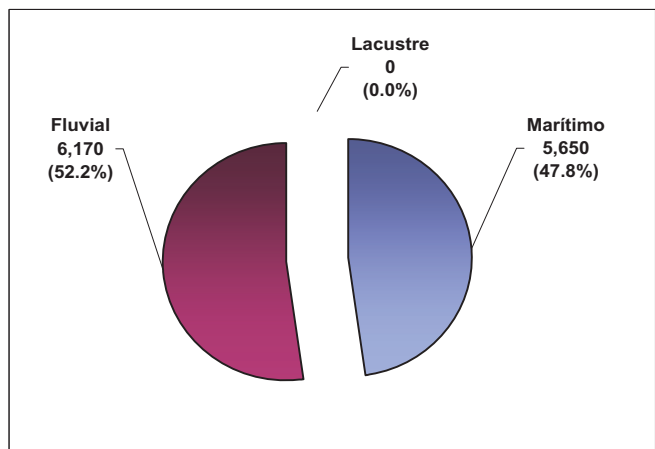
NAVES RECIBIDAS SEGÚN TIPO
ENERO - DICIEMBRE 2009



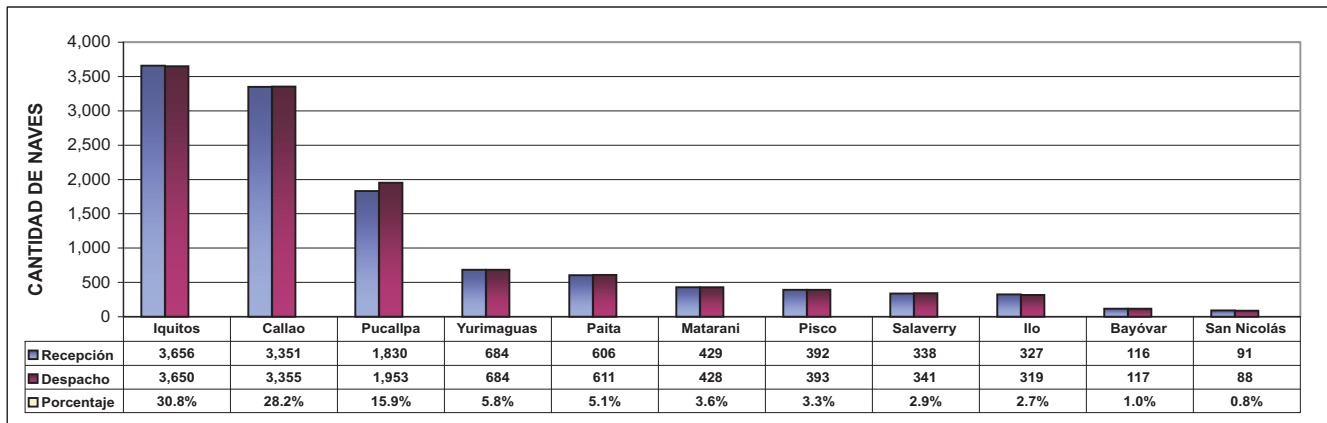
NAVES RECIBIDAS SEGÚN ARQUEO
ENERO - DICIEMBRE 2009



NAVES RECIBIDAS SEGÚN ÁMBITO DE OPERACIÓN
ENERO - DICIEMBRE 2009



NAVES RECIBIDAS Y DESPACHADAS SEGÚN PUERTO
ENERO - DICIEMBRE 2009



Fuente: Autoridad Portuaria Nacional - OO.DD. y REDENAVES Callao
Elaborado por el Área de Sistemas - DOMA, Enero 2010.

(*) Una nave convoy es considerada estadísticamente como una sola nave.

APN realizó un reajuste porcentual en las tarifas del TUPA por el nuevo valor de la UIT

Debido a la modificación del valor de la UIT a S/. 3,600 Nuevos Soles, la Autoridad Portuaria Nacional publicó, el pasado 8 de enero, un reajuste porcentual en las tarifas del TUPA, dando cumplimiento al Decreto Supremo N° 062-2009-PCM, donde se establece que la modificación del valor de la UIT no implica la modificación

automática del monto de los derechos de tramitación contenidos en el TUPA.



Por tanto, la APN hace de conocimiento a sus usuarios que los montos de derecho a tramitación no han sido cambiados. Asimismo, se informa que pueden acceder al [TUPA de la APN](#) ingresando al portal de la APN: www.apn.gob.pe

Representantes estadounidenses presentan sistema PSRAT a la APN

La Autoridad Portuaria Nacional (APN), a través de su presidente del Directorio, Valm. (r) Frank Boyle Alvarado, recibió a oficiales de Guardacostas de los Estados Unidos, funcionarios de TransPort Canada y de la empresa American Bureau of Shipping Consulting para la presentación del software Port Security Risk Assessment Tool (PSRAT).



El sistema PSRAT es una herramienta de análisis de riesgo y soporte que permite al analista cuantificar el riesgo de un potencial ataque terrorista a un activo marítimo. La información de riesgo evaluada por el PSRAT puede ser usada para tomar decisiones en crisis.

Asimismo, especialistas de la Unidad de Protección y Seguridad de la APN participaron en el taller desarrollado en la Embajada de Estados Unidos sobre este sistema, donde se vio la necesidad de aplicar dicha herramienta en nuestro país para la aprobación de las evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias y puertos a nivel nacional.

APN es incluida en el ranking Perú: The Top 10,000 Companies

Resaltando la labor y el servicio brindado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) en el año 2009, la empresa Perú Top Publications incluyó a la APN en el ranking Perú: The Top 10,000 Companies, entregándole el certificado de empresa Top del Perú al ocupar el puesto 2072.

Este ranking permite a sus actuales y futuros socios, inversionistas y/o clientes en el Perú y el extranjero tener una

herramienta de contacto que incluirá a las 10,000 compañías líderes en nuestro país dentro de la lista de principales organizaciones del mercado peruano.



Es importante señalar que Perú TOP Publications publica anualmente este ranking desde 1986, es decir, hace más de 20 años, cuyo equipo de investigadores profesionales vieron en la APN a una organización técnica e independiente.