



Estudio de Localización, Factibilidad y Diseños de Esquemas de Gestión de Plataforma Logística al Sur de Perú

Módulo 4 – Diseño de la concesión

30 de octubre de 2009



ADVANCED LOGISTICS GROUP
Barcelona · Madrid · Caracas · Lima · Sao Paulo · México DF



Contenidos

1. Introducción	3
1.1. Objetivos del Módulo 4	4
1.2. Actividades comprendidas en el Módulo 4	5
1.3. Entregables del Módulo 4	5
2. Análisis del marco legal y lineamientos públicos	6
2.1. Recopilación y análisis de antecedentes	7
2.2. Lineamientos para las Bases del proceso de promoción.....	25
3. Redacción del expediente técnico	36
3.1. Síntesis de los componentes técnicos	37
3.2. Síntesis del estudio financiero	57
3.3. Llamado a licitación	63
3.4. Bases Administrativas	63
3.5. Bases Técnicas	63
3.6. Bases Económicas.....	63
4. Preparación de la documentación contractual	64
4.1. Objeto del contrato	65
4.2. Vigencia del contrato de concesión.....	65
4.3. Régimen económico del contrato	65
4.4. Derechos y obligaciones de las partes	65
4.5. Régimen de seguros por responsabilidad.....	66
4.6. Garantías de fiel cumplimiento del contrato	66
4.7. Mecanismos de fiscalización y control	67
4.8. Tipificación de infracciones y sanciones.....	67
4.9. Causales de caducidad del contrato.....	67
4.10. Mecanismos de solución de controversias	67
5. Conclusiones	68

1.Introducción

1. Introducción

El siguiente documento se presenta como elemento secuencial de la Consultoría consistente en el “Estudio de localización, factibilidad y diseños de esquemas de gestión de Plataforma Logística al Sur de Perú”, promovida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Banco Interamericano de Desarrollo en su afán de promover el desarrollo de infraestructuras logísticas en el Perú. El contenido de la presente Consultoría, corresponde al cuarto y último módulo de actividades.

En su conjunto, el Proyecto tiene como objetivo la elaboración de todos los estudios de factibilidad necesarios para el desarrollo de la primera plataforma logística en la Región Sur del Perú, donde se realicen servicios logísticos de valor agregado y se promueva la diversificación de la oferta de servicios. En este sentido, se incluyen estudios de localización para determinar qué nodo reúne mejores condiciones para el desarrollo en el corto plazo de infraestructura logística, estudios de preinversión para la alternativa seleccionada y una propuesta de diseño de la plataforma, así como los estudios financieros, legales e institucionales.

La metodología del estudio se basa en el desarrollo los cuatro componentes detallados en la siguiente figura:

Figura 1.1. Metodología del Estudio



Fuente: Elaboración ALG

En el presente informe se detallan los resultados obtenidos en la elaboración de las tres tareas que constituyen el cuarto módulo del estudio, correspondiente al Diseño de la concesión.

1.1. Objetivos del Módulo 4

Siguiendo la secuencia del componente previo, en este módulo se busca afinar la factibilidad de la implantación, profundizando en el análisis del marco legal vigente y en la adaptación de la propuesta de desarrollo a los lineamientos del Sector Público.

Asimismo, como resultados de este módulo, se contará con la redacción del expediente técnico para la licitación y con la correspondiente documentación contractual asociada.

Figura 1.2. Metodología del Modulo3: Diseño institucional y modelo de gestión



Fuente: Elaboración ALG

1.2. Actividades comprendidas en el Módulo 4

A continuación se presenta en detalle el contenido de cada actividad:

Análisis del marco legal y lineamientos de ProInversión

Se definen las competencias de todos los entes del sector público que potencialmente pueden intervenir en la promoción de la inversión, así como el procedimiento para convocar la licitación.

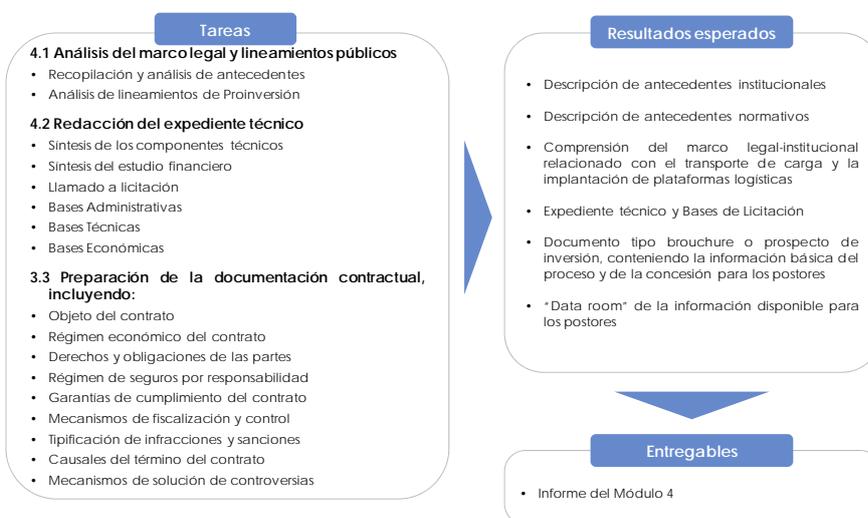
Redacción del expediente técnico

Se destacan las principales conclusiones técnicas y financieras obtenidas en los módulos anteriores del Estudio, así como las bases administrativas, técnicas y económicas propuestas para la presente licitación.

Preparación de la documentación contractual

Se desarrollan recomendaciones para los principales puntos que debe contener el contrato entre el ente concedente de la plataforma logística y el concesionario.

Figura 1.3. Tareas y resultados esperados de las actividades del módulo 4



Fuente: Elaboración ALG

1.3. Entregables del Módulo 4

La entrega final de esta fase consiste en el informe de Módulo 3 contenido en el presente documento. Queda por realizar el Módulo 4, consistente en el diseño del mecanismo de promoción de la inversión más adecuado para la plataforma.

2. Análisis del marco legal y lineamientos públicos

2. Análisis del marco legal y lineamientos públicos

2.1. Recopilación y análisis de antecedentes

Descripción de antecedentes institucionales

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el organismo rector del Sector Transportes y Comunicaciones. Su función constituye interna y externamente al país, para lograr un racional ordenamiento territorial vinculado a las áreas de recursos, producción, mercados y centros poblados, a través de la regulación, promoción, ejecución y supervisión de la infraestructura de transportes y comunicaciones.

De conformidad con el D.S. 021-2007-MTC que aprueba el reglamento de organización y funciones del MTC, las funciones generales del Ministerio son:

- Diseñar, normar y ejecutar la política de promoción y desarrollo en materia de Transportes y Comunicaciones
- Formular los planes nacionales sectoriales de desarrollo
- Fiscalizar y supervisar el cumplimiento del marco normativo relacionado con su ámbito de competencia
- Otorgar y reconocer derechos a través de autorizaciones, permisos, licencias y concesiones
- Orientar en el ámbito de su competencia el funcionamiento de los Organismos Públicos Descentralizados, Comisiones Sectoriales y Multisectoriales y Proyectos
- Planificar, promover y administrar la provisión y prestación de servicios públicos del Sector Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a las leyes de la materia
- Cumplir funciones ejecutivas en todo el territorio nacional respecto a las materias de su competencia

El MTC en su rol de máxima autoridad política sectorial lo convierte en un actor fundamental para el éxito del proyecto. Específicamente tendría como acción clave ser el titular del terreno donde se ubicaría la plataforma logística e integraría la misma a la red nacional de carreteras. Asimismo, sería el organismo concedente y quien fungiría como contraparte en el contrato de concesión y además deberá dar el mandato a Proinversión para que lleve a cabo el respectivo proceso de promoción del proyecto.

Asimismo, resultan de particular importancia dos direcciones del MTC cuya participación es necesaria para el éxito del proyecto:

Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT)

La DGTT es un órgano de línea de ámbito nacional encargado de normar el transporte y tránsito terrestre; regular, autorizar, supervisar y fiscalizar la prestación de servicios de

transporte terrestre por carretera y servicios complementarios, así como del tránsito terrestre.

Sus funciones específicas, entre otras, son:

- Proponer y ejecutar las políticas orientadas a la administración de los servicios de transporte terrestre de personas y de mercancías
- Proponer proyectos de normas, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con las actividades de transporte y tránsito terrestre
- Otorgar autorizaciones para la prestación de servicios de transporte terrestre de personas y de mercancías de ámbito nacional e internacional y sus servicios complementarios
- Fiscalizar que la prestación de servicios de transporte terrestre de personas y de mercancías de ámbito nacional e internacional y sus servicios complementarios, se realicen de acuerdo a las normas, regulación y autorizaciones vigentes
- Conducir la gestión y mantener actualizados los registros administrativos nacionales relacionados al transporte y tránsito terrestre por carretera, en coordinación con los gobiernos regionales y locales según corresponda
- Mantener un sistema estándar de homologación, certificación, verificación y revisiones técnicas de vehículos; así como normar y fiscalizar su operación
- Producir estadísticas relacionadas al transporte y tránsito terrestre de personas y mercaderías en su ámbito de competencia

Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OPP) del MTC

La OPP es el órgano de asesoramiento encargado de conducir los procesos de planificación, programación de inversiones, presupuesto, cooperación técnica no reembolsable y racionalización; coordina la cooperación financiera externa, conforme a las normas legales vigentes y conduce el sistema de estadística en el Sector.

Son funciones específicas de la OPP:

- Conducir la formulación y evaluación de los planes de desarrollo del Sector y coordinar los correspondientes a los organismos públicos descentralizados del Sector
- Conducir el sistema de inversión pública en el Sector
- Conducir el proceso presupuestario del Pliego
- Coordinar y participar en la gestión del financiamiento externo destinado al Sector, conforme a las normas legales vigentes
- Conducir, coordinar y evaluar las acciones de cooperación técnica internacional no reembolsable del Sector, conforme a las normas legales vigentes

- Coordinar con las direcciones generales del Ministerio, gobiernos regionales y locales, las acciones del proceso de descentralización del Sector
- Coordinar y participar en los asuntos internacionales del Ministerio
- Conducir el sistema de estadística en el Sector
- Conducir y coordinar las acciones de racionalización en el Ministerio

Agencia De Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION

Es una entidad pública descentralizada que depende directamente del Ministerio de Economía y Finanzas. Fue creado con la finalidad de atraer la inversión privada, nacional y extranjera, requerida para impulsar la competitividad del país, su desarrollo sostenible y mejorar el bienestar de la población. Es el organismo responsable de la promoción estratégica, atención al inversionista y promoción de la inversión privada en proyectos y activos públicos.

Sus funciones son:

- Formular, proponer y ejecutar la política nacional de tratamiento a la inversión privada, en concordancia con los planes económicos y la política de integración;
- Llevar un registro de la inversión extranjera
- Promover la incorporación de la inversión privada en servicios y obras públicas de infraestructura, así como en activos, proyectos y empresas del Estado
- Tramitar y suscribir convenios de estabilidad jurídica bajo el régimen establecido por los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757; y los contratos de inversión, en el marco del Régimen de Recuperación Anticipada del Impuesto General a las Ventas
- Coordinar y negociar los convenios internacionales de inversión

PROINVERSION será el organismo clave en la promoción del proyecto y atracción de inversionistas privados nacionales y extranjeros. En términos prácticos, será el motor impulsor del proyecto y le corresponde coordinar las acciones de todos los organismos públicos concernidos. Su accionar debe comenzar por construir el consenso público necesario para que el proyecto pueda ser promocionado y desarrollado. Además, un aspecto clave es que consiga la máxima participación de postores con experiencia en operación de plataformas logísticas, quienes por ser este un proyecto nuevo en su tipo en el país, enfrentarán una gran incertidumbre sobre el desarrollo de la misma bajo un contrato de concesión con el estado.

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público (OSITRAN)

La Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que OSITRAN tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como velar por el cumplimiento de los contratos de concesión con la finalidad de cautelar en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los Inversionistas y de los Usuarios para garantizar la eficiencia en la

explotación de la Infraestructura de Transporte de Uso Público. El Reglamento General de OSITRAN fue aprobado por Decreto Supremo N° 010-2001-PCM.

Son funciones de OSITRAN las siguientes:

- Normativa: 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
- 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
- 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: Busca resolver los conflictos que se presenten entre entidades prestadoras o entre éstas y sus usuarios

El rol de OSITRAN en la regulación de la plataforma logística no está claro como se ha señalado en el modulo 3. El concepto de plataforma logística puede encuadrar dentro de la definición de infraestructura del Reglamento General de OSITRAN - REGO si es que la misma permite el intercambio modal; o, se brinde un servicio de transporte. Resulta cuestionable si en el caso de la plataforma logística de Arequipa ocurrirá un intercambio modal, pues en principio llegaría carga por vía terrestre para salir del mismo lugar en otro medio de transporte terrestre luego de que la misma haya sido fraccionada, consolidada o se le haya dado un valor agregado. Por otro lado, consideramos que una plataforma logística si brindaría servicios de transportes por cuanto en ella la cadena logística de transporte terrestre permite optimizar los flujos de carga, con lo cual se cumpliría con la condición exigida. Dado que el tema no es absolutamente claro, cabría efectuar una consulta a OSITRAN.

Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT

La SUNAT es una Institución Pública descentralizada del Sector Economía y Finanzas, con personería jurídica de Derecho Público, patrimonio propio y autonomía económica, administrativa, funcional, técnica y financiera. Esta institución mediante el D.S. 061-2002-PCM absorbió a la Superintendencia Nacional de Aduanas, asumiendo las funciones, facultades y atribuciones que correspondían a esta entidad.

El D.S. 015-2002-PCM aprueba el reglamento de organización y funciones de la SUNAT. Sus funciones y atribuciones, entre otras, son las siguientes:

- Proponer al Ministerio de Economía y Finanzas la reglamentación de las normas tributarias y aduaneras
- Expedir, dentro del ámbito de su competencia, disposiciones en materia tributaria y aduanera, estableciendo obligaciones de los contribuyentes, responsables y/o usuarios del servicio aduanero, disponer medidas que conduzcan a la simplificación de los regímenes y trámites aduaneros, así como normar los procedimientos que se deriven de estos

- Sistematizar y ordenar la legislación e información estadística de comercio exterior, a fin de brindar información general sobre la materia conforme a Ley, así como la vinculada con los tributos internos y aduaneros que administra
- Proponer al Poder Ejecutivo los lineamientos tributarios para la celebración de acuerdos y convenios internacionales, así como emitir opinión cuando ésta le sea requerida
- Controlar y fiscalizar el tráfico de mercancías, cualquiera sea su origen y naturaleza a nivel nacional
- Inspeccionar, fiscalizar y controlar las agencias de aduanas, despachadores oficiales, depósitos autorizados, almacenes fiscales, terminales de almacenamiento, consignatarios y medios de transporte utilizados en el tráfico internacional de personas, mercancías u otros
- Prevenir, perseguir y denunciar al contrabando, la defraudación de rentas de aduanas, la defraudación tributaria, el tráfico ilícito de mercancías, así como aplicar medidas en resguardo del interés fiscal
- Desarrollar y aplicar sistemas de verificación y control de calidad, cantidad, especie, clase y valor de las mercancías, excepto las que estén en tránsito y transbordo, a efectos de determinar su clasificación en la nomenclatura arancelaria y los derechos que le son aplicables
- Crear, dentro de su competencia, administraciones aduaneras y puestos de control, así como autorizar su organización, funcionamiento, suspensión, fusión, traslado o desactivación cuando las necesidades del servicio así lo requiera

Esta entidad es la encargada de fiscalizar la recaudación tributaria y aduanera y también de autorizar a los almacenes aduaneros que podrían estar constituidos dentro de la plataforma logística de Arequipa.

Tiene competencias para la creación de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL), pues a través de Aduanas debe dar opinión previa favorable de Aduanas, y también aprobar los procedimientos para el ingreso y salida de bienes de las ZALs, de acuerdo con las modalidades aduaneras correspondientes. A la fecha estos procedimientos aduaneros o aquellos relacionados a plataformas logísticas no han sido normados.

Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

El Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) fue aprobado mediante Resolución Viceministerial N° 148-99-EF-13.03 del 15 de noviembre de 1999. El MEF es un organismo integrante del Poder Ejecutivo que regula y armoniza todas las actividades que le competen al Sector Economía y Finanzas y constituye un Pliego Presupuestal. Tiene como finalidad formular, supervisar y evaluar las políticas y planes del Sector en armonía con la política general del Estado.

Son objetivos del MEF:

- Optimizar la actividad económica y financiera del Estado
- Establecer la estabilidad macroeconómica

- Lograr un crecimiento sostenido de la economía del país

Las funciones generales del MEF son:

- Planear, dirigir y controlar los asuntos relativos a la política fiscal, financiación, endeudamiento, presupuesto y tesorería
- Planear, dirigir y controlar las políticas de la actividad empresarial financiera del Estado así como armonizar la actividad económica
- Planear, dirigir y controlar los asuntos relativos a la política arancelaria
- Administrar con eficiencia los recursos públicos del Estado

Dentro de este marco el MEF es el organismo encargado de que los proyectos de Asociaciones Público Privadas cofinanciados cumplan con el marco legal aplicable a las operaciones de endeudamiento público derivadas de las garantías firmes y contingentes otorgadas por el Estado a los concesionarios. El modelo de gestión planteado para la plataforma logística del Sur no contempla garantía ni cofinanciamiento de parte del Estado.

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR

El MINCETUR es el Organismo Rector del Sector Comercio Exterior y Turismo, que forma parte del Poder Ejecutivo y que constituye un pliego presupuestal con autonomía administrativa y económica de acuerdo a Ley.

El MINCETUR define, dirige, ejecuta, coordina y supervisa la política de comercio exterior y de turismo. Tiene la responsabilidad en materia de la promoción de las exportaciones y de las negociaciones comerciales internacionales, en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Economía y Finanzas y los demás sectores del Gobierno en el ámbito de sus respectivas competencias. Asimismo, está encargado de la regulación del Comercio Exterior. El titular del sector dirige las negociaciones comerciales internacionales del Estado y está facultado para suscribir convenios en el marco de su competencia. En materia de turismo promueve, orienta y regula la actividad turística, con el fin de impulsar su desarrollo sostenible, incluyendo la promoción, orientación y regulación de la artesanía.

La Ley N° 27790 establece la organización y funciones del MINCETUR, y el D.S.N° 005-2002-MINCETUR aprueba su Reglamento de Organización y Funciones, estableciéndose que sus funciones, entre otras, son:

- Formular, dirigir, coordinar, ejecutar y supervisar la política de comercio exterior, con excepción de la regulación arancelaria, así como la política de turismo, en concordancia con la política general del Estado y en coordinación con los sectores e instituciones vinculados a su ámbito. En el caso del turismo se deberá tomar en cuenta su carácter multisectorial e interdependiente, así como los componentes sociales y culturales de las actividades de su competencia
- Dirigir, coordinar, elaborar y ejecutar los planes y programas nacionales sectoriales de desarrollo en materia de comercio exterior, integración, promoción de exportaciones, turismo y artesanía

- Establecer el marco normativo para el desarrollo de las actividades de comercio exterior coordinando con los sectores e instituciones que corresponda, así como para el desarrollo de las actividades turística y artesanal a nivel nacional, supervisando el cumplimiento de la normatividad emitida, estableciendo las sanciones e imponiéndolas, de ser el caso, en el ámbito de su competencia
- Representar al país en los foros y organismos internacionales de comercio, turismo, cooperación económica y esquemas de integración, debidamente coordinadas con el Ministerio de Economía y Finanzas. Actuar como Órgano de enlace entre el Gobierno Peruano y los organismos internacionales de integración y de comercio internacional, en el ámbito de su competencia
- Negociar, suscribir y poner en ejecución los acuerdos o convenios internacionales en materia de comercio exterior, integración, cooperación económica y social, y otros en el ámbito de su competencia. Asimismo, es responsable de velar por el cumplimiento de dichos acuerdos tanto en el ámbito nacional como en el internacional; y difundir los acuerdos comerciales suscritos, así como las negociaciones en proceso
- Establecer mecanismos o sistemas de coordinación intersectorial con las entidades involucradas en las actividades de su competencia; y orientar el funcionamiento de los Organismos Públicos Descentralizados correspondientes al Sector y Comisiones Sectoriales
- Orientar y promover el desarrollo de las exportaciones, del turismo y la artesanía en términos de eficiencia y competitividad, en coordinación con las oficinas comerciales del Perú en el exterior cuando corresponda
- Apoyar al sector privado en la generación e identificación de nuevos productos de exportación y en el desarrollo de nuevos mercados, así como defender los intereses comerciales de los exportadores peruanos en el exterior ante los foros y organismos internacionales de comercio
- Proponer la política de Zonas Francas, de Tratamiento Especial Comercial y de Zonas Especiales de Desarrollo. En lo que respecta a la actividad productiva que se realiza dentro de dichas zonas, ésta se regulará por la normativa sectorial correspondiente
- Emitir opinión técnica vinculante e intervenir en la formulación de políticas, acciones y propuestas normativas que tengan incidencia determinante respecto a materias o actividades del ámbito de su competencia
- Promover la constitución de Centros de Innovación Tecnológica - CITE artesanales y de actividades conexas

El MINCETUR define, dirige, ejecuta, coordina y supervisa la política de comercio exterior del país. Este organismo será un actor clave en la promoción del proyecto pues la plataforma logística contribuirá a reducir los costos y tiempos logísticos, agilizar los procesos de atención a la carga, e integrar mejor la información como base para el buen funcionamiento de las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior. En este contexto, MINCETUR aportaría con el desarrollo de una guía objetiva para los usuarios de Plataformas Logísticas, guías de envases y embalajes, guías de trámites electrónicos, etc.

Gobierno Regional

El Gobierno Regional de Arequipa inició sus funciones el 1 de Enero del año 2003 de acuerdo a lo señalado en la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales y su modificatoria aprobada mediante Ley N° 27902.

Los Gobiernos Regionales son competentes para:

- Aprobar su organización interna y su presupuesto
- Formular y aprobar el plan de desarrollo regional concertado con las municipalidades y la sociedad civil
- Administrar sus bienes y rentas
- Regular y otorgar las autorizaciones, licencias y derechos sobre los servicios de su responsabilidad
- Promover el desarrollo socioeconómico regional y ejecutar los planes y programas correspondientes
- Dictar las normas inherentes a la gestión regional
- Promover y regular actividades y/o servicios en materia de agricultura, pesquería, industria, agroindustria, comercio, turismo, energía, minería, vialidad, comunicaciones, educación, salud y medio ambiente, conforme a Ley
- Fomentar la competitividad, las inversiones y el financiamiento para la ejecución de proyectos y obras de infraestructura de alcance e impacto regional
- Presentar iniciativas legislativas en materias y asuntos de su competencia
- Ejercer las demás atribuciones inherentes a su función, conforme a ley

Asimismo, tienen competencias exclusivas y compartidas establecidas en la Constitución, la Ley de Bases de la Descentralización y la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

Son competencias exclusivas las siguientes:

- Planificar el desarrollo integral de su región y ejecutar los programas socioeconómicos correspondientes, en armonía con el Plan Nacional de Desarrollo
- Formular y aprobar el Plan de Desarrollo Regional Concertado con las municipalidades y la sociedad civil de su región
- Aprobar su organización interna y su presupuesto institucional conforme a la Ley de Gestión Presupuestaria del Estado y las Leyes Anuales de Presupuesto
- Promover y ejecutar las inversiones públicas de ámbito regional en proyectos de infraestructura vial, energética, de comunicaciones y de servicios básicos de ámbito regional, con estrategias de sostenibilidad, competitividad, oportunidades de inversión privada, dinamizar mercados y rentabilizar actividades

- Diseñar y ejecutar programas regionales de cuencas, corredores económicos y de ciudades intermedias
- Promover la formación de empresas y unidades económicas regionales para concertar sistemas productivos y de servicios
- Facilitar los procesos orientados a los mercados internacionales para la agricultura, la agroindustria, la artesanía, la actividad forestal y otros sectores productivos, de acuerdo a sus potencialidades
- Desarrollar circuitos turísticos que puedan convertirse en ejes de desarrollo
- Concretar acuerdos con otras regiones para el fomento del desarrollo económico, social y ambiental
- Administrar y adjudicar los terrenos urbanos y eriazos de propiedad del Estado en su jurisdicción, con excepción de los terrenos de propiedad municipal
- Organizar y aprobar los expedientes técnicos sobre acciones de demarcación territorial en su jurisdicción, conforme a la ley de la materia
- Promover la modernización de la pequeña y mediana empresa regional, articuladas con las tareas de educación, empleo y a la actualización e innovación tecnológica
- Dictar las normas sobre los asuntos y materias de su responsabilidad, y proponer las iniciativas legislativas correspondientes
- Promover el uso sostenible de los recursos forestales y de biodiversidad

Asimismo, son competencias compartidas, las siguientes:

- Educación. Gestión de los servicios educativos de nivel inicial, primarios, secundarios y superior no universitaria, con criterios de interculturalidad orientados a potenciar la formación para el desarrollo
- Salud pública
- Promoción, gestión y regulación de actividades económicas y productivas en su ámbito y nivel, correspondientes a los sectores agricultura, pesquería, industria, comercio, turismo, energía, hidrocarburos, minas, transportes, comunicaciones y medio ambiente
- Gestión sostenible de los recursos naturales y mejoramiento de la calidad ambiental
- Preservación y administración de las reservas y áreas naturales protegidas regionales
- Difusión de la cultura y potenciación de todas las instituciones artísticas y culturales regionales
- Competitividad regional y la promoción de empleo productivo en todos los niveles, concertando los recursos públicos y privados

- Participación ciudadana, alentando la concertación entre los intereses públicos y privados en todos los niveles
- Otras que se le delegue o asigne conforme a Ley

El Gobierno Regional de Arequipa se constituye en un organismo estratégico para el éxito del proyecto. Será quien aporte el terreno al MTC para desarrollar la plataforma logística y se beneficiaría porque el proyecto será desarrollado en su jurisdicción, lo cual generará empleos directos e indirectos a la Región, así como otros beneficios derivados del proyecto. El Gobierno Regional deberá considerar a la plataforma logística del Sur en su plan de desarrollo de infraestructura y en su plan de ordenamiento territorial.

Gobierno Local

La Municipalidad Provincial correspondiente es un órgano de gobierno promotor del desarrollo local con plena autonomía. Dentro de su competencia de planificar el desarrollo urbano y normar la zonificación y acondicionamiento territorial, deberá considerar el proyecto de la plataforma logística en sus planes respectivos y aprobar su construcción y funcionamiento. Asimismo, tendrá un rol fundamental en el ordenamiento del transporte público y tránsito pesado que convergerá hacia, o se generará desde, la Plataforma Logística.

Descripción de antecedentes normativos

Decreto Supremo N° 059-96- PCM del 27 de diciembre de 1996

Esta norma es el principal cuerpo normativo aplicable a las Concesiones y es denominado Texto Único Ordenado de las Normas con rango de Ley que regulan la entrega al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos (TUO). Esta norma ha sido reglamentada por el Decreto Supremo 060-96-PCM.

Al amparo de esta norma se han entregado en concesión al sector privado las principales redes de servicio público (fundamentalmente, las de energía y telecomunicaciones) habiendo servido como principal vehículo normativo para movilizar la participación privada mediante el sistema de concesiones y habiendo sido ampliamente utilizada por los sectores Concedentes en reiteradas oportunidades.

En el ámbito del sector transportes, el TUO ha sido el marco para la entrega en concesión de los principales proyectos de infraestructura desde finales de la década de 1990.

La norma estableció la competencia de un órgano único (actualmente denominado PROINVERSION) encargado de promocionar las concesiones de infraestructura, el mismo que tiene todas las competencias relacionadas con esta materia.

El TUO establece la organización administrativa y financiera de PROINVERSION, regula el Contrato de Concesión y los procedimientos aplicables para su otorgamiento, establece un régimen de garantías para los concesionarios y el régimen tributario especial para las concesiones de infraestructura.

Decreto Legislativo N° 1012 del 13 de mayo del 2008

Esta norma es denominada Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la Generación de Empleo Productivo. Esta norma busca agilizar los procesos de promoción de la inversión privada, evita los procedimientos engorrosos y regula las concesiones de infraestructura y otras modalidades de participación del sector privado en la prestación de servicios públicos. El reglamento de la norma ha sido aprobado mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF publicado del 9 de diciembre de 2008.

La norma señalada establece una nueva institucionalidad para el desarrollo de las Asociaciones Público Privadas, que recoge los conceptos que hoy día son utilizados por diversas legislaciones para regular la participación privada en la prestación de servicios públicos.

Las principales funciones de esta norma son:

- Clasificación de los proyectos en modalidades y el establecimiento de normas aplicables a cada modalidad de Asociación Público Privada
- El establecimiento de los principios que rigen las Asociaciones Público Privadas
- Establecer los órganos competentes en cada etapa del proceso
- Las normas que regulan las iniciativas privadas

La clasificación de Asociaciones Público Privadas contenida en la norma las divide por un lado en autosostenibles, es decir aquellas que no necesitan apoyo financiero estatal, o requieren de un apoyo mínimo para su implementación; y, cofinanciadas, que son aquellas que requieren del cofinanciamiento o del otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tengan una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos.

Asimismo, la norma establece los principios que deben observarse en todas las etapas de una Asociación Público Privada. Estos principios son:

- Valor por dinero. Establece que un servicio público debe ser suministrado por aquel privado que pueda ofrecer una mayor calidad a un determinado costo o los mismos resultados de calidad a un menor costo. De esta manera, se busca maximizar la satisfacción de los usuarios del servicio así como la optimización del valor del dinero proveniente de los recursos públicos
- Transparencia. Toda la información cuantitativa y cualitativa que se utilice para la toma de decisiones durante las etapas de evaluación, desarrollo, implementación y rendición de cuentas de un proyecto de inversión llevado a cabo en el marco de la presente norma deberá ser de conocimiento ciudadano, bajo el principio de publicidad establecido en el artículo 3 del Texto Único Ordenado de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2003-PCM¹

¹ El reglamento de esta norma fue aprobado por el D.S. N° 072-2003-PCM.

- Competencia. Deberá promoverse la búsqueda de la competencia a fin de asegurar eficiencia y menores costos en la provisión de infraestructura y servicios públicos, así como evitar cualquier acto anti-competitivo y/o colusorio
- Asignación adecuada de riesgos. Deberá existir una adecuada distribución de los riesgos entre los sectores público y privado. Es decir, que los riesgos deben ser asignados a aquel con mayores capacidades para administrarlos a un menor costo, teniendo en consideración el interés público y el perfil del proyecto
- Responsabilidad presupuestal. Deberá considerarse la capacidad de pago del Estado para adquirir los compromisos financieros, firmes y contingentes, que se deriven de la ejecución de los contratos celebrados dentro del marco de la presente norma, sin comprometer la sostenibilidad de las finanzas públicas ni la prestación regular de los servicios

A su vez, la norma establece las entidades encargadas de promover la inversión privada, disponiendo que para el caso del Gobierno Nacional, es la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION para los proyectos que se le asignen en función a su relevancia nacional y los Ministerios a través de los Comités de Inversión que conformen.

Para el caso de las entidades públicas correspondientes a los niveles de Gobierno Regional y Local, la norma establece que las facultades del Organismo Promotor de la Inversión Privada se ejercen en forma directa a través del órgano del Gobierno Regional o Local designado a tales efectos. El órgano máximo de estos Organismos Promotores de la Inversión Privada es el respectivo Consejo Regional o Concejo Municipal.

La norma a su vez establece como responsabilidad de las entidades públicas, la de realizar un análisis costo beneficio a fin de determinar si la participación privada en la provisión de la infraestructura pública o del servicio público implica un mayor beneficio neto para la sociedad respecto a si éstos fuesen proveídos por el Estado a través de una obra pública.

En relación a los proyectos de inversión, que caigan bajo la modalidad de Asociación Público - Privada autosostenibles, la Ley dispone que éstos pasen inmediatamente a la etapa de diseño del proyecto. Sin embargo, en caso que los proyectos requieran del otorgamiento de garantías, será necesaria la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas en los proyectos que requieran el otorgamiento de garantías.

En cuanto a los proyectos de Asociación Público - Privada que resulten clasificados como cofinanciados, la norma establece que deberán cumplir con todos los requisitos y procedimientos establecidos en la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, la Ley del Sistema Nacional del Endeudamiento, sus modificatorias y demás normas correspondientes. En este caso, se señala que el diseño del proyecto será responsabilidad del respectivo Organismo Promotor de la Inversión Privada y contará con la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas desde el punto de vista de la responsabilidad fiscal y capacidad presupuestal.

Debe también señalarse que esta norma ha establecido un nuevo régimen aplicable a las iniciativas privadas, que tiene por fin mejorar el régimen establecido en el D.S. N° 059-96-PCM (TUO). Este régimen, al mismo tiempo que aumenta los requisitos para la presentación de iniciativas privadas, contiene incentivos para que los privados puedan recuperar la inversión realizada en los estudios destinados a elaborar sus iniciativas.

Es importante señalar que de acuerdo al Decreto Legislativo N° 1012 serán de aplicación, en forma supletoria, las normas vigentes sobre concesiones de obras de infraestructura y servicios públicos, tales como 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 (TUO).

El instrumento contractual más utilizado en el Perú para la prestación de servicios e infraestructura pública por parte de operadores privados ha sido, hasta la publicación del Decreto Legislativo 1012, el Contrato de Concesión.

Esto ha sido así porque antes de la publicación del mencionado Decreto Legislativo, la norma que regulaba la participación del sector privado en la gestión de proyectos de infraestructura pública era el Decreto Supremo N 059-96-PCM denominado 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.

De acuerdo con esta norma, vigente desde 1996, el único instrumento para la participación privada en proyectos de infraestructura pública era el contrato de Concesión, y fue en el marco de la misma en el que se entregaron al manejo del sector privado los principales proyectos viales, aeroportuarios, portuarios y ferroviarios.

Fue recién en el año 2008, con la publicación del Decreto Legislativo 1012 cuando se creó un marco más general para el desarrollo de otras modalidades de asociación público privada (APP). Este nueva norma estableció los principios, procesos y atribuciones del Sector Público para la evaluación, implementación y operación de infraestructura pública o la prestación de servicios públicos, con participación del sector privado, así como el marco general aplicable a las iniciativas privadas.

Es importante señalar que para esta novedosa norma, la Concesión pasa a ser, tal como es la tendencia moderna, una modalidad más entre todas aquellas otras que son también consideradas como APPs, ya que de acuerdo al Decreto Legislativo 1012, las Asociaciones Público Privadas - APP son modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos.

Si bien la norma no contiene una descripción de las modalidades distintas de APP, entendemos, tal como lo hemos descrito en el presente informe, que existen diversas modalidades contractuales que implican distintas formas de reparto de riesgos entre la parte pública y privada de una APP.

De acuerdo a lo señalado, en un extremo se encuentran aquellas modalidades que no implican un traslado de riesgo ni obligaciones de inversión por parte del sector privado (donde se encuentran diversos contratos de servicios y outsourcing), mientras que el otro extremo encontramos al contrato de concesión, que es el que implica el mayor traslado de responsabilidades de inversión y gestión del sector público hacia el sector privado. Como vemos, a partir de la publicación de esta nueva norma se habría un marco de grandes posibilidades para que la administración pública utilice las capacidades del sector privado para lograr la mejora de los servicios públicos bajo su responsabilidad.

Sin embargo, la norma no contiene un desarrollo adecuado de las modalidades de APPs ya que su origen parece encontrarse en la preocupación, de parte de los funcionarios del Ministerio de Economía y Finanzas, por un aumento significativo en la cantidad de

proyectos de APPs cofinanciados, los que en ausencia de mecanismos de control, podrían originar un aumento en los compromisos financieros derivados de los contratos cofinanciados suscritos por el Estado (los que tienen naturaleza de endeudamiento público) que podrían poner en riesgo la sostenibilidad financiera de largo plazo.

A su vez, la preocupación del Ministerio de Economía y Finanzas, por la calidad de la inversión pública, ha hecho que la norma incluya la necesidad de que los proyectos de APPs deban pasar el filtro de las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública, situación que no quedaba del todo clara antes de la aparición del decreto Legislativo 1012.

Esta situación ha originado que, a pesar de la innovación legislativa, en la práctica, la única modalidad utilizada realmente sea el contrato de concesión. La principal explicación de esta realidad parece encontrarse en la existencia de una institucionalidad y experiencia adecuada en la práctica de esta modalidad contractual, situación que no se repite para las otras modalidades de APP.

Esta es una de las razones que explican nuestra recomendación para que el proyecto se desarrolle bajo la modalidad de APP, ya que no resultaría conveniente utilizar esta primera experiencia en el campo de las plataformas logísticas para experimentar con nuevas modalidades de APPs que podrían elevar la percepción del riesgo por parte de potenciales inversionistas. En este sentido, consideramos que la existencia de experiencia y institucionalidad probada en el área de concesiones contribuyen a asegurar el éxito en el desarrollo del proyecto.

Descripción del marco concesional vigente y del Plan de Promoción

- Mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM del 27 de diciembre de 1996 se aprueba el Texto Único Ordenado de las Normas con rango de Ley que regulan la entrega al sector privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicio Públicos (TUO)
- Mediante Decreto Supremo N° 060-96-PCM del 27 de diciembre de 1996 se promulgó el reglamento del 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
- Mediante Ley N° 27111, del 11 de mayo de 1999, se transfirió a la COPRI, las funciones, atribuciones y competencias otorgadas a la PROMCEPRI
- Mediante Resolución Suprema N° 444-2001-EF publicada el 15 de setiembre de 2001 se constituye el Comité Especial de Promoción de la Inversión Privada en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos
- Mediante Decreto Supremo N° 027-2002-PCM del 24 de abril de 2002 se dispuso la fusión de la COPRI, la Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías Extranjeras (CONITE) y la Gerencia de Promoción Económica de la Comisión de Promoción del Perú, en la Dirección Ejecutiva FOPRI, la cual pasó a denominarse Agencia de Promoción de la Inversión (PROINVERSION)
- Mediante Decreto Supremo N° 028-2002-PCM del 24 de abril de 2002 se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones de PROINVERSION

- Mediante Resolución Suprema N° 228 del 24 de setiembre de 2002, se ha cambiado la denominación del Comité Especial de Promoción de la Inversión Privada en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos, por Comité de Proinversión en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos
- Mediante Decreto Supremo N° 095-2003-EF del 3 de julio de 2003 se modificó la denominación de la Agencia de Promoción de la Inversión – PROINVERSION, por la de Agencia de Promoción de la Inversión Privada –PROINVERSION y se modificó su Reglamento de Organización y Funciones
- Mediante Decreto Supremo N° 108-2006-EF del 11 de julio del 2006 se dictan normas relativas al Reglamento del 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 respecto a la naturaleza de las concesiones y el cofinanciamiento del Estado
- Mediante Ley N° 29157 del 20 de diciembre del 2007 se delegó en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar, entre otras materias, la facilitación del comercio exterior, promoción de la inversión privada, mejora del marco regulatorio, fortalecimiento institucional y simplificación administrativa, y modernización del Estado
- Mediante Decreto Legislativo N° 1012 del 13 de mayo del 2008 se aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la Generación de Empleo Productivo
- Mediante Decreto Supremo N° 146-2008-EF del 9 de diciembre de 2008 se aprueba el reglamento de la Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la Generación de Empleo Productivo

Descripción de marco legal –institucional vinculado al transporte de carga y la implantación de plataformas logísticas

- Mediante Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre del 8 de octubre de 1999, modificada por Leyes N° 28172, N° 28139, N° 29259 y por Decreto Legislativo N° 1051 se establecen los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre². La norma regula los objetivos de la acción estatal, la libre competencia y rol del Estado en el sector, sobre la promoción de la inversión privada, la internalización y corrección de costos y la racionalización del uso de la infraestructura. Asimismo, lista los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de la Ley: El Reglamento Nacional de Tránsito, Reglamento Nacional de Vehículos, Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura, Reglamento Nacional de Administración de Transporte; Reglamento Nacional de Cobro por Uso de Infraestructura Pública, Reglamento de Jerarquización Vial, Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. Finalmente, la norma regula de manera general sobre las infracciones y sanciones, la responsabilidad civil y seguros obligatorios; y el registro vehicular (placas de rodaje) y otros registros

² No se encuentra comprendido en el ámbito de aplicación de la presente Ley, el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos.

- Mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, del 23 de julio de 2001 se aprobó el Reglamento Nacional de Tránsito el cual es aplicable al desplazamiento de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito dentro del país; y, se definen las competencias de los agentes estatales que intervienen en materia de tránsito terrestre. La norma cuenta con varias modificatorias³
- Mediante Decreto Supremo N° 047-2001-MTC del 31 de octubre del 2001 se establecen Límites Máximos Permisibles de emisiones contaminantes para vehículos automotores que circulen en la red vial. La norma ha sido modificada por los D.S. N° 002-2003-MTC y el D.S. N° 026-2006-MTC. Esta norma establece en el ámbito nacional, los valores de los Límites Máximos Permisibles (LMPs) de Emisiones Contaminantes para vehículos automotores en circulación, vehículos automotores nuevos a ser importados o ensamblados en el país, y vehículos automotores usados a ser importados
- Mediante Decreto Supremo N° 024-2002-MTC del 14 de junio de 2002 y sus modificatorias D.S N° 001-2004-MTC y D.S. N° 021-2005-MTC se aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (SOAT). La norma señala que todo vehículo automotor que circule por el territorio nacional debe contar con una póliza de seguro vigente de SOAT y establece disposiciones relacionadas con la determinación de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito terrestre así como el régimen y características del SOAT en el marco de la Ley N° 27181. El SOAT actúa bajo la modalidad de seguro de accidentes personales y cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor, como consecuencia de un accidente de tránsito
- Mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC del 7 de julio de 2003 y sus modificatorias⁴ se aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos. La norma establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, los mismos que están orientadas a la protección y la seguridad de las personas, los usuarios del transporte y del tránsito terrestre, así como a la protección del medio ambiente y el resguardo de la infraestructura vial
- Mediante Decreto Supremo N° 009-2004-MTC del 27 de febrero de 2004 y sus modificatorias⁵ se aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte. La norma regula las actividades del servicio de transporte terrestre de personas y de mercancías realizado por vías terrestres, no estando comprendidos dentro de su ámbito: el transporte ferroviario, el transporte internacional y el transporte especial de pasajeros en vehículos menores motorizados o no motorizados. Asimismo, se establecen las condiciones de acceso y de operación de

³ D.S. Nos. 012-2002-MTC, 022-2002-MTC, 026-2002-MTC, 039-2002-MTC, 040-2002-MTC, 03-2003-MTC, 05-2003-MTC, 059-2003-MTC, 066-2003-MTC, 08-2003-IN, 032-2004-MTC, 037-2004-MTC, 027-2006-MTC, 032-2006-MTC, 019-2008-MTC y 040-2008-MTC.

⁴ D.S. N° 005-2004-MTC, N° 014-2004-MTC, N° 035-2004-MTC, N° 002-2005-MTC, N° 012-2005-MTC, N° 012-2006-MTC, N° 023-2006-MTC, N° 037-2006-MTC, N° 006-2008-MTC, y N° 042-2008-MTC

⁵ D.S. N° 023-2004-MTC, N° 031-2004-MTC, N° 038-2004-MTC, N° 025-2005-MTC, N° 019-2006-MTC, N° 004-2007-MTC, N° 011-2007-MTC, N° 027-2007-MTC, N° 037-2007-MTC, y N° 001-2008-MTC

las personas naturales y jurídicas que pretendan obtener una autorización para acceder y brindar el servicio de transporte

- Mediante Ley N° 28126 del 19 de mayo del 2004 y su modificatoria Ley N° 28398 del 26 de noviembre del 2004 se aprueba la Ley que establece medidas para promover la formalización del Transporte Público Interprovincial de Pasajeros y de carga. Esta norma ha sido reglamentada mediante Decreto Supremo N° 140-2004-EF del 6 de octubre del 2004
- Mediante Ley N° 28256 del 19 de junio de 2004, se aprueba la Ley que regula el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos. La norma regula las actividades, procesos y operaciones del transporte terrestre de los materiales y residuos peligrosos; se definen las competencias sectoriales y las infracciones que son materia de sanción. La norma fue reglamentada mediante Decreto Supremo N° 021-2008-MTC del 10 de junio del 2008 (modificado por D.S. N° 030-2008-MTC y N° 043-2008-MTC del 2 de octubre de 2008)
- Mediante Decreto Supremo N° 035-2006-MTC del 30 de octubre del 2006 modificado por el Decreto Supremo N° 036-2006-MTC se establece el Sistema de Control en Garitas de Peaje "Tolerancia Cero". La norma es aplicable a los conductores de los vehículos con los que se realiza el transporte pesado de carga en camión, y con los que se presta servicio público de transporte interprovincial de personas de ámbito regional y nacional, así como con los que se prestan servicios de transporte internacional de pasajeros y carga. La norma implementa el Sistema de Control en Garitas "Tolerancia Cero" el mismo que tiene por finalidad impedir que los vehículos con los que se realiza el transporte pesado de carga en camión, así como con los que se prestan servicios de transporte internacional de pasajeros y carga, pasen por las garitas de peaje si no cumplen con los requisitos de seguridad mínimos establecido en la norma. Asimismo, se detallan las facultades de la Policía Nacional del Perú para el desarrollo de sus funciones de fiscalización. La norma estableció la obligación a partir del febrero del 2007 de que los vehículos de transporte de mercancías que circulen por la red vial nacional deberán acreditar haber pasado la inspección técnica vehicular básica anual. Asimismo, se indica que las autoridades competentes podrán realizar pruebas psicosenométricas a los conductores durante los operativos de control
- Mediante Ley N° 29005 del 20 de abril del 2007 se establecen los lineamientos generales para el funcionamiento de las escuelas de conductores. La norma regula la autorización y funcionamiento de las Escuelas de conductores de vehículos motorizados para transporte terrestre. Establece como condición obligatoria para obtener las licencias de conducir en categoría de profesionales, la aprobación de los cursos correspondientes impartidos por dichas escuelas
- Mediante Decreto Supremo N° 005-2008-MTC del 6 de febrero de 2008 se aprueba el Reglamento de Escuelas de Conductores, señalándose que éstas estarán a cargo de la formación y capacitación, de los conductores de la clase y categorías profesional y profesional especializado, en virtud a lo dispuesto en la Ley N° 29005. Igualmente se señala que podrán impartir cursos de especialización y reforzamiento de conocimientos para conductores que cuentan con licencia de conducir
- Mediante Ley N° 29237 del 28 de mayo de 2008 se aprueba la Ley del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares. La norma crea el Sistema Nacional de Inspecciones Vehiculares, encargado de certificar el buen funcionamiento y

mantenimiento de los vehículos automotores y el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en las normas con el fin de garantizar la seguridad en el transporte y tránsito terrestre y las condiciones ambientales saludables. Se designa al Ministerio de Transportes y Comunicaciones como órgano competente exclusivo en esta materia, para normar y gestionar este Sistema a nivel nacional, así como fiscalizar y sancionar a los centros de Inspección Técnica autorizados

- Mediante Decreto Supremo N° 025-2008-MTC del 24 de agosto de 2008 modificado por el D.S. N° 041-2008-MTC se aprueba el Reglamento Nacional de Inspecciones Vehiculares y regula los siguientes aspectos: i) el procedimiento general de implementación del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares; ii) el procedimiento, requisitos y condiciones de operación que deben cumplir las personas naturales o jurídicas para ser autorizadas como Centros de Inspección Técnica Vehicular - CITV; iii) el procedimiento a través del cual los CITV autorizados efectuarán la Inspección Técnica Vehicular y, de ser el caso, emitirán los Certificados; y, iv) el procedimiento de selección y contratación de las Entidades Supervisoras de los CITV
- La Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) del 1 de marzo de 2003, modificada mediante Decreto Legislativo 1022 del 17 de junio de 2008 establece que la Autoridad Portuaria Nacional y las Autoridades Portuarias Regionales establecen las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) dentro de las Zonas Portuarias. Asimismo, se establece que para la creación de las ZALs se deberá emitir un proyecto de factibilidad y contar con la opinión previa favorable de Aduanas, así como evaluar las condiciones de acceso logístico y de infraestructura que permitan el beneficio comercial de la ZAL
- Mediante Decreto Supremo N° 003-2004-MTC del 4 de febrero de 2004 y sus modificatorias⁶ se aprueba el reglamento de la LSPN. La norma señala que las zonas de actividades logísticas se ubicarán dentro de las zonas portuarias y deben preferentemente estar comunicadas con una pluralidad de medios de transporte para favorecer la intermodalidad. Se agrega que en las zonas de actividades logísticas están permitidas únicamente las actividades de almacenamiento, embalaje, reembalaje, precintado, empaquetado, rotulado, pesaje, control de calidad, fraccionamiento o lotización y redistribución. Se encuentran prohibidos los servicios de maquila y el ensamblaje. Asimismo, se señala que SUNAT aprobará los procedimientos para el ingreso y salida de bienes de las zonas de actividades logísticas, de acuerdo con las modalidades aduaneras correspondientes.
- Mediante Ley N° 29380 del 16 de junio del 2009 se crea la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN). Esta entidad está encargada de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional y las actividades vinculadas con el transporte de mercancías en el ámbito nacional. LA SUTRAN tiene competencia para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar de acuerdo con sus competencias los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional, así como aquellos

⁶ D.S. N° 008-2004-MTC, N° 013-2004-MTC, N° 014-2004-MTC, N° 0020-2005-MTC, N° 016-2006-MTC y 041-2007-MTC.

servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector; así como para supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito y las establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos⁷. Esta norma ha sido reglamentada mediante Decreto Supremo N° 033-2009-MTC del 16 de agosto de 2009

2.2. Lineamientos para las Bases del proceso de promoción

Hemos concluido en el módulo 3 que resulta conveniente para el desarrollo y gestión de las plataformas logísticas como la que se plantea para la Región Sur que sea el MTC propietario de los terrenos, y que sea esta entidad garantice la interconectividad de la misma con las principales rutas nacionales y de acceso a las ciudades.

El proceso debiera ser promocionado a través de la Agencia de Promoción de la Inversión – PROINVERSION. Su actuación garantiza y respalda el compromiso del Estado en desarrollar el proyecto, además de que permite otorgarles convenios de estabilidad jurídica a los inversionistas que se adjudiquen el desarrollo de la plataforma logística o que se instalen en ella.

La modalidad contractual para el desarrollo del proyecto debiera ser a través de un contrato de concesión lo cual permitirá que durante el periodo de la misma el concesionario, que para el caso en concreto es el Administrador de la Plataforma Logística, pueda obtener una rentabilidad adecuada.

Finalmente, para otorgar mayores posibilidades de éxito al proyecto, el proceso deberá llevarse a cabo a través de una licitación pública internacional para que puedan intervenir postores nacionales y extranjeros.

Sobre el proceso de promoción:

a) Órgano encargado de preparar las bases de licitación y de conducir el proceso

Lo conveniente sería encargar esta función al órgano encargado de promover la inversión privada sobre la Plataforma Logística para garantizar eficiencia, transparencia y manejo técnico del proceso, todo ello orientado a promover la inversión privada produciendo predictibilidad y confiabilidad en los postores.

b) Etapas del proceso de licitación pública.

El proceso de licitación pública tendría las siguientes etapas:

- Designación de la Comisión que conducirá el proceso

7 La norma precisa que SUTRAN no tiene competencia sobre la gestión de la infraestructura de transporte de uso público concesionada, la que es supervisada exclusivamente por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositran); pero emite opinión respecto de los asuntos de su competencia que pueden ser materia en los contratos de concesión.

- Elaboración de las bases
- Convocatoria y publicidad
- Venta de bases
- Presentación de consultas, absolución y aclaración de las bases
- Presentación de propuestas
- Evaluación y calificación de propuestas
- Otorgamiento de la buena pro

El organismo promotor de la inversión privada de las Plataformas Logísticas aprobaría el reglamento interno que regulará el funcionamiento de las comisiones que conduzcan los procesos de licitación pública que convoque, en el cual, deberá precisarse los mecanismos para reemplazar a los integrantes de la Comisión por fallecimiento, impedimento, ausencia o abstención de éstos.

c) Designación y funcionamiento de la Comisión

Para cada proceso de licitación pública que se convoque se designará por el organismo de promoción de la inversión privada una comisión que se encargará de conducirlo. La comisión debería estar integrada, como mínimo, por tres (3) miembros, los que deberán ser funcionarios del organismo en mención que se encuentren gozando de su capacidad de ejercicio o, en su defecto, vecinos de la jurisdicción con igual capacidad.

No podrían ser integrantes de la comisión:

- Aquellas personas en donde media conflicto de intereses
- Parientes de hasta el cuarto grado de consanguinidad con cualquiera de los tres niveles de gobierno y segundo grado de afinidad
- Los funcionarios de dirección del organismo de la inversión privada
- Los socios, administradores, gerentes, servidores o apoderados de empresas de transporte urbano que operan en la localidad o de los gremios o asociaciones que las agrupan, ni parientes de éstos hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad
- Los condenados por delito doloso en los últimos cinco (5) años

La comisión tendría que ser presidida por la persona que designe el organismo promotor de la inversión y adoptará sus decisiones de acuerdo con el reglamento interno antes referido. Todo lo actuado por la Comisión, así como sus decisiones, constaría en actas a las que pueden acceder los interesados.

Sin perjuicio de los impedimentos señalados precedentemente, los integrantes de la Comisión se abstendrán de intervenir en un proceso de licitación pública, cuando tengan un interés directo o indirecto en el mismo, en cuyo caso serán reemplazados de acuerdo a lo previsto en el reglamento interno de funcionamiento de las Comisiones.

d) Elaboración y contenido de las bases

En las bases de licitación pública, cuya elaboración estará a cargo de la Comisión, debería definirse con toda precisión el procedimiento; los plazos y cronograma del proceso de licitación pública, lo relacionado a la suscripción del contrato de concesión, la descripción del perfil del administrador, las condiciones y requisitos para acceder a la misma; los criterios, condiciones y factores a evaluarse, características de los servicios básicos y complementarios e instalaciones necesarias; los servicios que podrán ser prestados por el Administrador y los servicios que podrán realizar los usuarios de la Plataforma Logística asignación de los puntajes para la calificación de las propuestas con indicación del mínimo para calificar e impedimentos para ser postor.

Asimismo, tendrían que estar precisadas en las bases las características, condiciones y detalles técnicos, económicos, administrativos y de operación requeridos para ser usuario de la plataforma logística los que también serán materia de evaluación, así como las disposiciones y plazo para formular consultas y/u observaciones sobre las bases y la forma de atenderlas. Además, contendrían el plazo de vigencia de la concesión, condiciones de su renovación y demás condiciones contractuales, a cuyo efecto se anexaría proforma del contrato de concesión.

e) Convocatoria, publicidad y venta de bases

El proceso de licitación sería convocado públicamente por la Comisión designada al efecto a fin que los inversionistas que cumplan con el perfil presenten su oferta compitiendo sobre factores de calidad, comodidad, precio, condiciones de seguridad y los aspectos especificados en las bases respectivas.

La Comisión determinaría el contenido de la convocatoria a licitación pública, asegurando que se brinde la información necesaria a los interesados, así como las condiciones de venta de bases.

Dicha convocatoria sería publicada mediante avisos en el Diario Oficial El Peruano, y en otro de extensa circulación en la ciudad de Lima y Callao. La convocatoria se publicaría por tres (3) veces con intervalo de dos (2) días calendario, siendo válidas, inclusive, las publicaciones realizadas en días sábados, domingos y feriados, pues en dichos días los diarios tienen mayor tiraje y son leídos por mayor número de personas.

A partir del día siguiente de la última publicación, la Comisión convocante vendería a cada postor el pliego de bases de licitación con el contenido y anexos antes especificados.

f) Presentación de consultas y/u observaciones, absolución y aclaración de las bases

Los adquirientes de las bases podrían formular consultas y/u observaciones o solicitar aclaración del contenido de las bases, las que serían absueltas por la Comisión por escrito y en forma fundamentada.

g) Presentación de propuestas

La propuesta y documentos que deban anexarse a ésta de acuerdo a las bases de licitación deberán estar redactados por medios mecánicos o electrónicos y estar firmados y sellados en cada hoja por el postor o su representante legal, así como estar foliados

correlativamente. Las propuestas deben incluir cada uno de los aspectos exigidos por las bases.

Cada postor presentará, dentro de la propuesta, una declaración jurada simple en la que se expresará lo siguiente:

- Que no tiene impedimento para participar en el proceso ni está incurso en ninguna causa de abstención, de conformidad con las bases de licitación pública
- Que conoce, acepta y se somete a las bases, condiciones y procedimientos del proceso de licitación pública
- Que es responsable de la veracidad de los documentos e información que presenta para efectos del proceso
- Que se compromete a mantener su oferta durante el proceso y a suscribir el contrato de concesión en caso de obtener la buena pro

h) Evaluación y calificación de propuestas y otorgamiento de la buena pro

La Comisión designada, en la fecha indicada, en acto público y con presencia de notario, evaluará y calificará las propuestas, haciendo público el cuadro de méritos de los postores, otorgando en el mismo acto la buena pro al postor que haya obtenido la mayor calificación para los requerimientos del servicio licitado.

i) Impugnación al acto de otorgamiento de la buena pro

La decisión de la Comisión de adjudicar la buena pro tendría que poder ser impugnada ante el máximo funcionario del organismo promotor de la inversión privada, por quienes acrediten tener interés legítimo, directo, actual y probado en el proceso, en el mismo acto público a que se refiere el artículo anterior o dentro del plazo de cinco (5) días hábiles subsiguientes. El superior jerárquico debería resolver, mediante decisión irrecurrible y que da por agotada la vía administrativa, dentro del plazo de diez (10) días hábiles contados a partir de la interposición de la impugnación. Por cierto, antes de su pronunciamiento final, el superior jerárquico tendría que actuar los medios probatorios que estime convenientes, debiendo, bajo responsabilidad, motivar la resolución que resuelva la impugnación.

Sobre el contenido y requisitos de las bases:

a) Objeto de la licitación pública internacional

Las Bases tienen por objeto regular el procedimiento del Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión al sector privado de una Plataforma Logística del Sur. Los objetivos de las bases de la licitación son los siguientes:

- Lograr un procedimiento transparente, objetivo, simple y en condiciones de igualdad
- Lograr la concurrencia de la mayor cantidad de postores con experiencia en la prestación de los servicios a ser exigidos
- Lograr la concurrencia de la mayor cantidad de inversionistas en capacidad de financiar la infraestructura y equipamiento requeridos para prestar los servicios
- Definir las líneas básicas sobre la base de las cuales el postor podrá elaborar su propuesta
- Incrementar la productividad de la Región Sur del país mediante la oferta de una plataforma logística que pueda consolidar las cargas que de distintas zona se distribuyen al Sur del país, y optimizar los flujos de distribución hacia las distintas ciudades del Sur
- Atraer inversionistas y operadores con experiencia internacional en el desarrollo y gestión de Plataformas Logísticas
- Reducir los costos logísticos (inventarios, transporte, almacenaje, etc.) para medianas y pequeñas empresas (PYMES)
- Introducir prácticas y sistemas modernos de operación logística

b) Conducción del proceso

Se debe encargar esta función al órgano encargado de promover la inversión privada sobre la Plataforma Logística para garantizar eficiencia, transparencia y manejo técnico del proceso, todo ello orientado a promover la inversión privada produciendo predictibilidad y confiabilidad en los postores.

El Estado de la República del Perú, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Concedente), y el apoyo especializado de la Agencia de Promoción de la Inversión – PROINVERSION, deberán convocar a un Concurso de Proyectos Integrales para la entrega en concesión al sector privado de la Plataforma Logística del Sur, ubicada en el departamento de Arequipa.

El Concesionario será el Administrador de la Plataforma Logística y tendrá a su cargo el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación de la Plataforma Logística del Sur en Arequipa.

El desarrollo de la Plataforma Logística del Sur materia del presente concurso, tendrá las siguientes características referenciales básicas, de acuerdo a las Bases y el Contrato de Concesión.

- Construcción de una Plataforma Logística, con las características especificadas en el apartado “síntesis de los componentes técnicos” (apartado 3.1. del presente Informe)
- Operación y Mantenimiento de la Plataforma Logística

El Administrador de la Plataforma Logística podrá arrendar los espacios que desarrolle dentro del área de la concesión a cualquier usuario en base a concursos públicos, en los que los potenciales usuarios de la Plataforma Logística puedan competir para hacerse adjudicatarios de los espacios de la Plataforma Logística. Los usuarios serán responsables de obtener las autorizaciones correspondientes para prestar los servicios que se ofrezcan.

Asimismo, puede establecerse que el Administrador de la plataforma deberá proveer algunos servicios comunes (i.e. seguridad, servicios de telecomunicaciones, pólizas de seguros comunes, etc) que permitan, a través de las economías de escala que se generan en la plataforma, obtener mejores servicios y a menores costos a los usuarios de la misma. Ello beneficiaría de manera particular a las pequeñas y medianas empresas que se instalen a la plataforma.

De acuerdo con el tipo de contrato previsto en el esquema de Concesión, se trata de una Concesión tipo DBFOT (*Design, Built, Finance, Operate and Transfer.*)

El plazo de Concesión será por 25 años renovable hasta por un plazo máximo que no podrá exceder en total de 60 años incluyendo el periodo de construcción de acuerdo a lo que señale el Contrato de Concesión.

Al término del plazo de la Concesión la infraestructura concesionada, incluyendo las obras, equipamiento y demás activos inherentes a la concesión, serán transferidos al Estado de la República del Perú, en las condiciones que establezca el Contrato de Concesión, él que queda en libertad de explotarla directamente o entregarla en administración al sector privado mediante un nuevo proceso de promoción de la inversión privada, de conformidad con las Leyes aplicables, de modo que la continuidad del servicio quede garantizada.

La filosofía de la presente concesión se encuentra fundada en privilegiar el desarrollo acelerado y sostenible de una Plataforma Logística para el Sur del país. Para ello será necesario preservar un esquema de cooperación del sector público que apoye permanentemente las actividades del concesionario para incrementar el volumen de ingresos y mejorar la calidad de los servicios a los usuarios. Una consecuencia de esta filosofía será que los postores podrán bajo el esquema DBFOT desarrollar los planes de negocio que mejores resultados puedan brindarles considerando la flexibilidad en las etapas de desarrollo y operación del Puerto. En este esquema, el postor presentará al Estado de la República del Perú el Diseño, su Plan de Negocios, su Plan de Operaciones y los indicadores de operación que sean consistentes con dicha planificación, permitiendo que el Estado asuma un rol promotor de la Plataforma Logística del Sur.

c) Requisitos generales de calificación de los postores

Sobre la base del parámetro de alta competitividad que se espera alcance de la Plataforma Logística del Sur, el perfil básico del Administrador de la Plataforma Logística deberá corresponder a lo siguiente:

- Experiencia Internacional, en el sentido de haber manejado plataformas logísticas de este tipo a nivel internacional, con lo cual es factible insertar rápidamente la infraestructura a desarrollar al sistema de comercio exterior peruano de la mano de un concesionario que tiene comprobado manejo de este tipo de infraestructura
- Capacidad financiera, en el sentido de hacer factible la ejecución del proyecto y atenuar los riesgos que demanda un financiamiento de esta envergadura
- Permanencia como concesionario a lo largo del tiempo, para que se produzca la transferencia tecnológica del caso

En este sentido, se tiene por los menos las siguientes características respecto de la composición interna del concesionario a tener en consideración:

- Socio Estratégico, sobre el cual se requiere permanencia
- Socio financiero, sobre el cual se requiere permanencia fundamentalmente en la etapa inicial
- Socio o proveedor constructor, sobre el cual no se tiene requerimiento de permanencia

La alternativa de participación privada se halla por tanto direccionada a buscar la mayor cantidad de postores con experiencia internacional, pues están en condiciones de cumplir con el requerimiento de experiencia operativa, que no necesariamente se encuentra en el medio local.

d) Requisitos específicos de Calificación del Postor

El perfil del Administrador debe permitir interesar a potenciales administradores y separar a aquellos que no cuenten con la debida experiencia. Adicionalmente, el Administrador debe tener la capacidad de poder atraer a los usuarios de la misma.

A fin de acreditar la capacidad técnico-operativa del Socio Estratégico del Postor establecida en las Bases, se deberá observar las siguientes disposiciones:

- El Socio Estratégico debe acreditar experiencia internacional de haber desarrollado y administrado al menos una plataforma logística de una dimensión no inferior a 20 hectáreas
- A efectos de poder atraer a los distintos usuarios de la Plataforma Logística, el Administrador debe ser neutral como para atraer a distintos operadores logísticos a instalarse en la Plataforma Logística y que no esté en competencia con ellos

- El Socio Estratégico debe acreditar que las actividades que se señalan como experiencia en operación se realizan en una fecha posterior al 31 de diciembre de 2006. En consecuencia, basta que en algún ejercicio anual posterior a esta fecha se haya alcanzado la experiencia en operación
- Capacidad financiera, en el sentido de hacer factible la ejecución del proyecto y atenuar los riesgos que demanda un financiamiento de esta envergadura
- Permanencia como concesionario a lo largo del tiempo, para que se produzca la transferencia tecnológica del caso

Con estas condiciones no solo se garantiza una adecuada experiencia, lo cual permitirá mayores posibilidades de éxito de la plataforma logística y una rápida transferencia de know-how al proyecto, sino que la neutralidad del Administrador, sumado a las ventajas que ofrece la Plataforma Logística permitiría una rápida implementación de la misma.

e) Sistema de evaluación y calificación

Los postores precalificados podrán presentar sus propuestas técnicas para el desarrollo y administración de la Plataforma Logística. Estas propuestas serán analizadas por un Comité de Evaluación de Propuestas Técnicas. El Comité se pronunciará si se admiten o no las Propuestas Técnicas presentadas por los Postores.

La propuesta técnica será declarada técnicamente aceptable cuando cumpla conjuntamente las siguientes condiciones:

- Presentar una Declaración Jurada en la que hace constar que conoce las bases
- Presentar una Declaración Jurada en la que indica que acepta la versión final del Contrato de Concesión
- Otorgar una garantía de validez, vigencia y seriedad de la oferta por un monto a determinar
- Presentar una Propuesta de Diseño y Construcción de la Plataforma Logística con los requisitos mínimos que se establezcan en las Bases
- Presentar una propuesta de conservación y explotación de la Plataforma Logística
- Presentar un Plan Referencial de Negocios conteniendo los lineamientos básicos en los puntos que a criterio del Comité sean relevantes y que a manera de ejemplo se señalan los siguientes:
 - Estrategia de marketing
 - Pronóstico de movimiento de carga en la Plataforma Logística
 - Plan de Desarrollo de infraestructura y equipamiento.
 - Guía de servicios, estructura tarifaria e indicadores de servicios
 - Plan de operaciones

- Plan de sistemas de información
- Plan Financiero
- Plan de inversiones y adquisiciones
- Otros rubros de negocios vinculados al proceso logístico

Los resultados de la evaluación de la propuesta técnica serán consignados en acta de evaluación que será firmada por los miembros del Comité y éstos resultados serán la base para que el Comité declare técnicamente aceptable o no la propuesta.

Solo los postores cuyas Propuestas Técnicas hayan sido declaradas técnicamente aceptables, pasarán a la etapa siguiente del Concurso, que es la apertura de la Propuesta Económica.

La evaluación y calificación de las propuestas técnicas de los postores precalificados y las propuestas económicas que se hagan deberá determinarse en función a los objetivos que se pretenden lograr con la concesión de la Plataforma Logística, dentro de la política de desarrollo logístico del país. Estos objetivos deberán reflejarse en un factor de competencia que permita dirimir al adjudicatario.

Usualmente, los factores de competencia que se utilizan son: montos a invertir, mayor retribución al estado, menor alquiler para los usuarios de la Plataforma Logística, menor tiempo de la concesión, entre otros. Sin embargo, en el caso de un proyecto de desarrollo y administración de la Plataforma Logística, dada la complejidad de los servicios, podría recomendarse que la evaluación considere el valor agregado de la propuesta en términos de competitividad y otros aspectos como por ejemplo:

- Aportes en la mejora de la organización gestión y coordinación de las empresas de la cadena logística
- Mejora de la oferta de servicios de almacenamiento consolidación y fraccionamiento de cargas
- Servicios comunes a los usuarios de la plataforma que permitan reducir los costos operativos de los usuarios
- Resolución de determinados problemas relacionados con la cadena logística y con el transporte y medioambiente (tiempos, congestión, medio ambiente y cuestiones urbanísticas)

La inclusión de estas variables hará más subjetivo el proceso de selección, pero resultaría conveniente que se establezca este tipo de criterios pues no solo basta que el Postor explique el valor agregado que resultará de la implementación de su propuesta, sino que en la calificación técnica (experiencia) diseñada por el Comité, se refleje que está en condiciones de ejecutar su propuesta. Por esta razón la experiencia de los postores en el manejo de Plataformas Logísticas debe tener un peso importante.

El Comité seleccionará como Adjudicatario de la Buena Pro al Postor Precalificado que haya obtenido el mayor Puntaje Ajustado de acuerdo a la fórmula y valuación que se establezca.

Ahora bien, para plantear el factor de competencia principal y posiblemente algunos complementarios, de manera simultánea se deben evaluar las condiciones de viabilidad económico-financiera y las condiciones de viabilidad política y territorial del proyecto. La siguiente matriz provee una guía indicativa para la definición del factor de competencia más apropiado:

Figura 2.1. Mecanismos de licitación sugeridos para el proceso de promoción

Escenarios de factibilidad integral	Alta factibilidad política y territorial	Baja factibilidad política y territorial
Alta factibilidad económica y financiera	1.-Licitación por menor tarifa y plazo fijo. 2.-Como variable alterna puede ser el menor plazo , fijando la tarifa, o hacer una combinación de tarifa y plazo dentro de algunas bandas de selección para las dos variables 3.-La tercera variable puede ser licitar a mayor pago al Estado , fijando tarifa y plazo.	1.- Licitación por mayor pago al Estado a tarifa fija y reducida. 2.- Establecer compromiso expreso de destinar parte de ese pago a un canon vial para la región involucrada. 3. Incorporar mecanismos de opción de salida otorgando al concesionario la posibilidad de dejar la explotación.
Baja factibilidad económica y financiera	1.-Licitación por el menor subsidio con tarifa y plazos fijos. 2.-Licitación por el menor peaje sombra , con plazo y tarifa fijos. 3.- Licitación por menor valor presente de los ingresos , con tarifas y plazos fijados previamente. En este caso puede no haber subsidios.	1.- No licitar hasta no haber trabajado adecuadamente la factibilidad integral (factibilidades EF y T). 2.- Si es imprescindible llevar a cabo el proyecto por medio de una concesión, licitar por menor valor presente de los ingresos , con tarifas y plazos fijados.

Fuente: Plan Intermodal de Transportes 2004-2023

Considerando que el proyecto de la plataforma logística del Sur revela una factibilidad económico-financiera media⁸ y una alta factibilidad política y territorial, la mejor opción sería licitar por menor tarifa (con tope mínimo) o el menor valor presente de los ingresos, y por un plazo de 25 años, renovables hasta por 60 años. En este caso la tarifa se refiere al pago por superficie arrendada.

⁸ Sin incluir el precio del terreno en el modelo financiero del privado, la TIR arroja resultados del 21,97% y una TIR del proyecto de 15,10%. Si se incluye la adquisición del terreno en el modelo financiero del privado, se obtiene una TIR para el inversionista del 18,82% y una TIR de proyecto del 13,27%

También se deben considerar otros criterios a utilizar para la selección de la mejor propuesta. Estos criterios que podemos denominar complementarios estarán asociados a la experiencia del postor en operación y gestión de Plataformas Logísticas, capacidad financiera, aportes adicionales, utilización de recurso humano nacional, compromisos de inversión adicional relacionada con la mejora del entorno socio-ambiental, etc.

3.Redacción del expediente técnico

3. Redacción del expediente técnico

3.1. Síntesis de los componentes técnicos

Clientes potenciales por tipología de cadena

Familias con alta probabilidad de ser usuarias de la plataforma

Los productos de consumo masivo y de la cadena de frío, son las familias logísticas que presentan las necesidades logísticas más adecuadas para ser usuarias de la plataforma.

Consumo masivo

En la situación actual, los productos de consumo masivo representan un importante tráfico diario de mercancía en la ciudad de Arequipa. Los actores principales de esta familia son las industrias productoras (Gloria, Alicorp, Laive, Nestlé, etc.), y las empresas mayoristas y minoristas, tanto supermercados como tiendas pequeñas.

La mayoría de los productos provienen de Lima, transportados en camión de gran tonelaje hasta Arequipa, se acopian en los almacenes que tienen las diferentes empresas y se distribuyen en la ciudad con unidades menores.

Las grandes industrias de productos de consumo masivo acostumbran a trabajar con sus propias infraestructuras o con distribuidores exclusivos para hacer su distribución a las tiendas que se reparten por toda la ciudad, con una fuerte concentración en el centro, y la región.

Otros actores fundamentales para la actividad de reparto de los productos de consumo masivo en Arequipa son los distribuidores, empresas especializadas, que participan al abastecimiento de las tiendas y supermercados de la ciudad y de la región.

Los terceros actores que cabe mencionar son las cadenas de supermercados. Entre ellas destacan las empresas locales Supermercado Franco y Supermercado El Super, y las cadenas nacionales e internacionales como Plaza Veá y Saga Falabella. Plaza Veá dispone de varios puntos de venta en la misma ciudad y Saga Falabella dispone de un único punto de venta actualmente en Arequipa pero tiene previsto crecer a mediano plazo.

Estas empresas disponen generalmente de un almacén de distribución principal, en el cual reciben por la mañana en camiones de gran tamaño (30 toneladas) la mercancía que proviene de Lima y de los productores locales, y realizan la distribución en unidades menores, propias o pertenecientes a terceros.

Estos almacenes generalmente se localizan por la zona del parque industrial, y presentan dimensiones entre 1.500 m² y 10.000 m² de área techada.

A excepción de las empresas más modernas y más potentes como los grandes grupos de la industria alimentaria local, la mayoría de estos actores tienen infraestructuras antiguas, con estándares de diseño y calidad de construcción inferiores a los internacionales.

Cabe mencionar igualmente que para la mayoría de los actores entrevistados, se presenta un problema de escasez de espacio a dentro de sus instalaciones actuales y una oferta de suelo logístico muy limitada en el entorno urbano de Arequipa.

Para estas empresas, el desarrollo de una plataforma logística en Arequipa representa una oportunidad para crecer, y mejorar de manera significativa su eficiencia en operación, tanto para sus actividades de distribución local, como para la distribución regional.

Logística de frío

En el mercado de la producción y distribución de la carne fresca, destacan unos actores principales como Rico Pollo y Camal Don Goyo, que cuentan con sus propias instalaciones, centros de cría y engorde, mataderos y cámaras frías, y manejan sus propios sistemas de distribución, utilizando transporte propio como tercerizado.

Para los productos frescos y las frutas, generalmente las empresas de distribución y las cadenas de supermercados disponen igualmente de instalaciones propias, ubicadas principalmente por el Parque Industrial o por Río Seco, a partir de las cuales van distribuyendo en la ciudad a los puntos de consumo.

Estos últimos años, están apareciendo operadores logísticos con oferta especializada para los productos frescos y refrigerados. El mercado objetivo de esta nueva oferta es la demanda generada por el crecimiento general de la población y del consumo en Arequipa y el hecho que las empresas que actualmente manejan carga refrigerada están llegando al límite de sus capacidades.

Ciertos industriales productores de productos frescos se están orientando hacia la tercerización del almacenaje y de la distribución, creando condiciones favorables para el desarrollo de una oferta de servicios especializados. El tipo de infraestructuras que se utilizan usualmente para este mercado son unos conjuntos de varias cámaras frías, separadas y de tamaño limitado, (40 toneladas por ejemplo), con el fin de poder almacenar varios productos (frutas, carne de cerdo, carne de vacuno, pescado) sin que se contaminen entre ellos.

En este contexto, la plataforma logística de Arequipa representa una alternativa atractiva para la instalación de nuevas capacidades de almacenamiento de productos frescos y para el desarrollo de una oferta de servicios logísticos especializados.

Familias con probabilidades reducidas de ser usuarias de la plataforma

Artefactos

En la situación actual, los artefactos, productos eléctricos y electrónicos, provienen principalmente desde Lima, principal punto de importación del país, y se dirigen directamente a los puntos de venta. Debido a la densidad de valor elevada de los productos y al tamaño limitado de los lotes, no se acostumbra utilizar centros de reparto, y el almacenaje se realiza en el mismo lugar de venta.

Repuestos

Los repuestos tienen características similares a los artefactos eléctricos y electrónicos: son productos de alto valor y representan volúmenes limitados. De una manera general los distribuidores de repuesto automotriz son los mismos concesionarios, quienes disponen en

sus tiendas principales de una zona de almacenamiento, a partir de la cual pueden despachar hacia los otros puntos de venta que tienen cuando es necesario.

Sin embargo, existe un mercado potencial para la plataforma de distribución, en el caso particular de los neumáticos y de los lubricantes, que representan volúmenes más importantes. De cualquier manera, el mercado de la distribución de repuestos no puede ser considerado como un mercado objetivo prioritario para la plataforma, al menos con los patrones actuales de distribución y el tamaño de mercado presente. Si el mercado fuera mayor y los concesionarios contaran con varios puntos de venta o una misma distribuidora sirviera a varios concesionarios, entonces se generarían oportunidades de captación para la plataforma.

Para el mercado de repuestos de segundo uso, en manos de pequeñas empresas, resulta difícil pensar en captación de clientes a la plataforma, debido a la alta atomización del sector.

Insumos para la industria

Los insumos para la industria arequipeña son principalmente productos agrícolas a granel (soya, trigo, maíz), químicos (plásticos, colorantes) o productos para los envases y embalajes.

Son productos con volúmenes importantes, suficientes para llenar camiones enteros. En consecuencia el abastecimiento de las industrias de la ciudad se hace mediante envíos directos, desde la planta del proveedor o el puerto de llegada de la mercancía, sin implicar ningún punto de ruptura de carga adicional.

El esquema general de la cadena logística de abastecimiento de las industrias es el despacho directo desde la planta del proveedor o del puerto de llegada de la mercancía, hasta la planta, donde se almacena para su futura transformación.

Esta familia no es candidata natural para la plataforma de distribución urbana. Sin embargo, existen dos casos en los cuales los insumos industriales se pueden almacenar y distribuir a las plantas desde la plataforma: si se unen industrias con insumos de tipo similar, para consolidar pedidos y ahorrar en transporte, o en el caso que una industria prefiera liberar espacio en su planta para futura ampliación, realizando el almacenaje fuera de sus instalaciones originales para tal efecto. Para estos casos, la plataforma representa una excelente alternativa, debido a sus características de buena conectividad con la red vial principal, las facilidades de escalabilidad previstas para que los usuarios puedan encontrar una oferta de almacenes flexible y adaptada a sus necesidades, y la posibilidad para los industriales de encontrar instaladas empresas especializadas a las cuales pueden tercerizar la gestión de sus stocks.

Textil y confecciones

Los productos de la industria textil arequipeña (producción de tops, telas y prendas) son de alto valor, destinados principalmente a la exportación. Para garantizar la integridad y la calidad del producto, una práctica corriente consiste en hacer envíos directos hacia el cliente final, empleando operadores logísticos que se encargan de la gestión puerta a puerta. Los exportadores manifiestan que no deslocalizarían su almacenaje y prefieren tenerlo en sus plantas.

Sin embargo, debido a la fuerte concentración de empresas textiles en Arequipa, existe la posibilidad de fomentar el desarrollo de zonas de acopio y distribución de insumos para los diferentes importadores. La factibilidad de este tipo de iniciativa existe porque parte de los insumos de estas industrias (colorantes, accesorios, productos químicos) son productos estándares y comunes. Para ser factible, la implementación de una estructura de esta naturaleza está condicionada por la implicación de las industrias textiles en una iniciativa concertada. En este contexto, no se percibe este sector como un usuario potencial prioritario de la plataforma.

Materiales de construcción

El mercado de los materiales de construcción se divide principalmente en dos segmentos: el suministro de grandes proyectos (carreteras, minas, represas, etc...) y la venta minorista. Para ambos mercados, debido a las características generales de los productos (grandes volúmenes, baja densidad de valor), se pretende reducir al máximo los costes de transporte, con envíos directos cuando es posible (directamente a tienda o directamente a la obra cuando la cantidad lo permite). En este contexto, el uso de una plataforma logística de distribución para este tipo de productos es poco probable, y no se identifica como una familia usuaria potencial prioritaria.

Sin embargo existe la posibilidad que empresas que atienden la Región Sur se instalen en la plataforma logística para almacenar cargas a distribuir por la región. Así podrían servir con mayor frecuencia haciendo envíos de diferentes materiales a la vez.

Artesanía

Los productos de artesanía son productos de alto valor añadido, representando volúmenes limitados, y están dirigidos principalmente al mercado de exportación. Con estas características, este tipo de productos apuntan generalmente a un transporte por envíos directos, reduciendo a lo mínimo imprescindible las rupturas de carga, con uso frecuente del modo aéreo, y tiene por lo tanto poca probabilidad de transitar por la plataforma logística. Sin embargo, este sector podría obtener importantes ventajas con el desarrollo de la plataforma logística, gracias a la mejora de la oferta de servicios de las empresas de paquetería y de los operadores logísticos.

Familias con probabilidad muy baja o nula de ser usuarias de la plataforma

Minería

La industria minera es una de las principales generadoras de carga y usuaria de los servicios de transporte de la región, principalmente para sus productos (concentrado de cobre), sus insumos (productos químicos), pero igualmente para las cargas de proyecto (maquinaria) y repuestos.

El transporte es generalmente directo, desde la mina hacia el puerto de destino de la carga para los productos, o desde el puerto de origen hacia las minas para los insumos, la carga de proyecto o los repuestos. Por este motivo, este tipo de mercancía no es usuaria potencial para la plataforma.

Productos agrícolas secos

En esta familia se incluyen principalmente los productos de cultivo andino, cereales, café y cacao, destinado a la exportación. Debido a la localización de su producción fuera de la zona de influencia directa de Arequipa, y a la organización de su cadena logística de exportación que no justifica la creación de un punto de rotura de carga en esta misma, los rubros de esta familia no se consideran como usuarios potenciales de la plataforma.

Conclusiones

En base al resultado del estudio de mercado, la distribución urbana de mercancías se destaca como la principal orientación funcional objetivo de la plataforma. Los usuarios potenciales relacionado con el desarrollo de este tipo de actividad son los distribuidores de productos de consumo masivo, las cadenas de supermercados, los operadores logísticos y las empresas de transporte.

La segunda orientación funcional objetivo es la distribución regional. Los usuarios potenciales son igualmente los distribuidores, los supermercados, los operadores logísticos y las empresas de transporte, a los cuales se suman grandes productores locales, principalmente de productos de consumo masivo.

La tercera orientación funcional identificada para la plataforma, aunque no considerada como prioritaria, es la consolidación de exportaciones de producción de la ciudad de Arequipa, en particular los textiles, las artesanías, materiales de construcción, los productos lácteos, etc.

Las principales ventajas que pueden motivar la instalación de los usuarios en la plataforma son de evitar la congestión de la ciudad en los trayectos Lima-Arequipa y en la carga de paso, organizar la distribución urbana en vehículos de menor porte, sin necesidad que los camiones de grandes dimensiones accedan a la ciudad, y disponer de instalaciones de calidad para ofrecer a potenciales clientes servicios logísticos de calidad.

La plataforma presenta igualmente una oportunidad para los usuarios de ampliar la capacidad de almacenaje disponible sin necesidad de invertir en nuevas instalaciones, deslocalizar el almacenaje en industrias, y poder emplear el espacio liberado ampliando las líneas de producción o deslocalizar el almacenaje en superficies comerciales, y poder emplear el espacio liberado ampliando la zona comercial (ventas).

De un punto de vista global, el desarrollo de la plataforma logística elevará el estándar de calidad, pudiéndose pensar en la atracción de empresas actualmente no instaladas en Arequipa, tanto para servir el mercado local, como para la atención a la Región Sur y los futuros desarrollos económicos que el eje vial IIRSA Sur puede conllevar.

Cálculo de áreas requeridas por tipo de negocio

En base a las entrevistas realizadas, se identifica que los principales usuarios potenciales para la futura plataforma son distribuidores de productos de consumo masivo, cadenas de supermercados y operadores logísticos. Las superficies de almacenes requeridas oscilan entre los 1.000 m² y los 10.000 m² de área techada.

Para responder a las necesidades identificadas, el diseño de la plataforma logística incluye parcelas logísticas para almacenes monoclientes, y parcelas logísticas para almacenes multiclientes, con bodegas modulares, para empresas medianas y pequeñas.

En base a los resultados de las entrevistas y el interés manifestado por los potenciales usuarios, se define una primera fase de desarrollo de 10,7 hectáreas de suelo logístico, de las cuales aproximadamente el 40% corresponde a parcelas monocliente y el 60% a parcelas multiclientes.

Estas 10,7 hectáreas de suelo logístico representan una superficie total de almacenes techados de aproximadamente 7,2 Ha. Las entrevistas realizadas con una muestra representativa de los actores locales permiten identificar voluntades declaradas para instalarse en la plataforma para el 50% de esta superficie. Los otros 50% son una reserva tomando en cuenta las demandas potenciales de las empresas no entrevistadas, las empresas que demostraron interés sin declarar claramente su intención de instalarse, y las empresas que no están actualmente implantadas en Arequipa pero son susceptibles de instalarse a mediano plazo.

A través de las entrevistas realizadas, se ha identificado igualmente un consenso alrededor de la necesidad de desarrollar un Truck Center, un área especializada de servicios para los transportistas, incluyendo talleres, gasolinera, restaurante, hotel y parking para camiones. La superficie que se estima necesario para desarrollar esta actividad es de 2 hectáreas.

Con la creación de un polo logístico de esta importancia, la plataforma es una localización muy atractiva para desarrollar un Centro de Servicios donde se instalen oficinas de empresas que presten servicios de apoyo a la actividad logística: agentes de carga, transportistas, bancos, seguros, empresas de trabajo temporal, etc. Se prevé una parcela de 2.000 m² para la construcción del edificio, a la cual se añadirá una zona de aparcamiento para vehículos ligeros, destinada a los usuarios del Centro.

Debido a su posición de punto de paso para la mercancía que circula entre la Región Sur y el resto del país, y por su papel de hub regional, existe un potencial para el desarrollo del transporte ferroviario entre Arequipa y los demás Departamentos de la Región Sur, en particular Puno y Cusco, condicionado por el desarrollo de una oferta de transporte ferroviario de carga más competitiva. En previsión, se propone que se haga una reserva de terreno para permitir el desarrollo de un centro de consolidación y transferencia en el medio-largo plazo, cuando la demanda sea tal que la iniciativa privada muestre interés en participar en la inversión.

Interrogantes existen acerca del desarrollo de depósitos temporales o aduaneros y depósitos de contenedores de gran escala, lo cual estará condicionado por la evolución futura del sector y del crecimiento de la demanda relativa a este tipo de oferta.

Para los servicios complementarios dedicados a la recogida de residuos sólidos y el tratamiento de efluentes, se reserva un espacio total de 2.500 m², de los cuales 2.200 m² para el centro de recogida selectiva y 300 m² para el tratamiento de efluentes.

En complemento de las áreas funcionales definidas en base a la demanda identificada, se requieren infraestructuras de apoyo a la actividad: viales, control de acceso, veredas, aparcamientos de camiones y de livianos, zonas verdes, etc. La superficie ocupada generalmente por estas estructuras se estima en un 30-35% del total de la plataforma.

Estas cifras son referencias basadas en las necesidades identificadas y serán el punto de referencia para el desarrollo del layout de la primera fase de desarrollo de la plataforma.

Primera aproximación a la temporización de las fases de desarrollo

El desarrollo de la plataforma logística se prevé en tres etapas: la primera etapa, para el corto plazo, definida en base a las necesidades expresadas por las empresas entrevistadas, consiste en el desarrollo de 10,7 hectáreas de parcelas logísticas, y la implementación de infraestructuras para servicios de apoyo, principalmente el Truck Center y el Centro de Servicios.

Para la segunda etapa, a mediano plazo, se considera que la creación de la plataforma favorecerá la consolidación del sector logístico, diversificando la oferta de servicios de valor añadido y elevando los estándares de calidad de las infraestructuras especializadas. En consecuencia, en un futuro próximo esta evolución facilitará la implantación de nuevos operadores, empresas industriales y cadenas de gran distribución.

El desarrollo de la segunda etapa de la plataforma estará condicionado por el crecimiento económico futuro de la región, de modo que su cuando la primera etapa alcance un alto nivel de ocupación. Para ello se recomienda hacer una reserva de espacio en las inmediaciones de la plataforma de por lo menos el doble de la primera etapa de desarrollo de modo que ampliaciones sucesivas pueden mantener continuidad urbana con la etapa inicial.

El desarrollo de la totalidad de la primera fase se prevé para el final de los 5 primeros años de funcionamiento de la plataforma. Se recomienda que comience a desarrollarse la segunda etapa cuando el nivel de comercialización de la primera etapa esté alrededor del 70%.

Para el largo plazo, se prevé igualmente una reserva de terreno para un centro de consolidación y transferencia de carga con el ferrocarril. En la situación actual, la oferta de transporte ferroviario no es lo suficientemente competitiva comparada con el transporte por carretera, para generar un tamaño de mercado suficiente que justifique la existencia en Arequipa de una oferta de servicios de acopio de mercancía con este modo de transporte. Sin embargo, no se puede descartar que a largo plazo las condiciones de mercado cambien, y que el transporte ferroviario suponga una alternativa interesante, de ahí la propuesta de realizar una reserva de espacio para tal efecto.

Existen interrogantes similares acerca del desarrollo de depósitos temporales/aduaneros y depósitos de contenedores de gran escala.

Localización de la plataforma

Del conjunto de localizaciones analizadas, se ha definido ubicar la plataforma en la alternativa n°3, denominada "Salida a Yura". La elección de esta alternativa está necesariamente ligada al desarrollo de la autopista variante de Arequipa, promovida por el GRA y cuyo desarrollo va a correr a cargo del MTC.

La localización propuesta cumple con los criterios de accesibilidad establecidos como óptimos, cuenta con la aceptación de los futuros usuarios de la plataforma y se adecúa a los actuales mecanismos de desarrollo del territorio

Figura 3.1. Propuesta de localización de la plataforma logística



Fuente: ALG

Las obras de adecuación del terreno, si bien representan un costo añadido por la orografía del emplazamiento, no presentan inconveniente para su ejecución, si bien encarecen la inversión (1,34 M m³ de tierra movilizada)

En contraste con el resto de alternativas, la superficie de terreno disponible es ilimitada y no produce incompatibilidades con otros usos como el agrícola. Es previsible que el desarrollo de la carretera genere nuevos nodos de actividad, y que a futuro se produzca una localización de la actividad industrial en el sector, según se indica en el POT del Municipio.

En base a los análisis realizados, la primera fase de la plataforma logística se ha estimado en 18,91 Ha, con un layout como el que se presenta en la siguiente figura. Las superficies de cada área de negocio se presentan en el apartado siguiente, que corresponde a la Síntesis del Estudio Financiero.

Figura 3.2. Propuesta de layout de la fase 1



Fuente: ALG

El diseño de la plataforma logística contempla una distribución de espacios que responden criterios básicos de diseño:

- a) El diseño funcional está adecuado a los requerimientos operativos de las empresas y actividades implantadas en la plataforma: dimensiones, radios de giro, pendientes del viario, dimensionados para el movimiento de vehículos pesados, unidades de ordenación agrupadas, áreas de maniobra y atraque, aparcamientos y requerimientos de seguridad y control.
- b) Las parcelas están dimensionadas de forma flexible por tal de facilitar cualquier necesidad de cambio, tanto durante el proceso de promoción como en el proceso de comercialización de la plataforma.
- c) Como elemento emblemático y punto clave de enfoque comercial de la plataforma, se prevé la instalación de un Centro de Servicios con una fachada de perfilado atractivo que facilitará la promoción del enclave logístico en su conjunto.
- d) El carácter modular de las naves destinadas a multiclientes permite el crecimiento "por unidades" definidas no sólo en base a su contenido funcional, sino a su promoción y gestión

La alternativa definitiva de desarrollo de la Plataforma Logística de Distribución Urbana de Arequipa está estructurada en tres grandes áreas que contemplan los siguientes usos:

- a) Las *áreas no arrendables*, conformadas por el sistema viario estructurante de gran capacidad, el sistema de espacios libres (zonas verdes y veredas) de la ZAL, las áreas de aparcamiento y parte de los elementos estructurantes de las redes de infraestructuras básicas.

- b) Las *áreas arrendables* como suelo logístico, abarcan los módulos operacionales de las diferentes tipologías de parcelas, y en general, todos los elementos de promoción de la plataforma.
- c) Las *áreas destinadas a servicios complementarios*, incluyen el Centro de Servicios, el Truck Center y las plantas de tratamientos de desechos sólidos y líquidos.

Distribución de espacios al interior de la plataforma

Los servicios ofrecidos por las áreas de actividad de la plataforma logística cubrirán las necesidades de las personas, los equipos de transporte, las mercancías, y de las empresas instaladas en el centro.

En general, se ha diseñado un esquema de distribución que responde a una centralización de los principales servicios en el área de acceso a la plataforma.

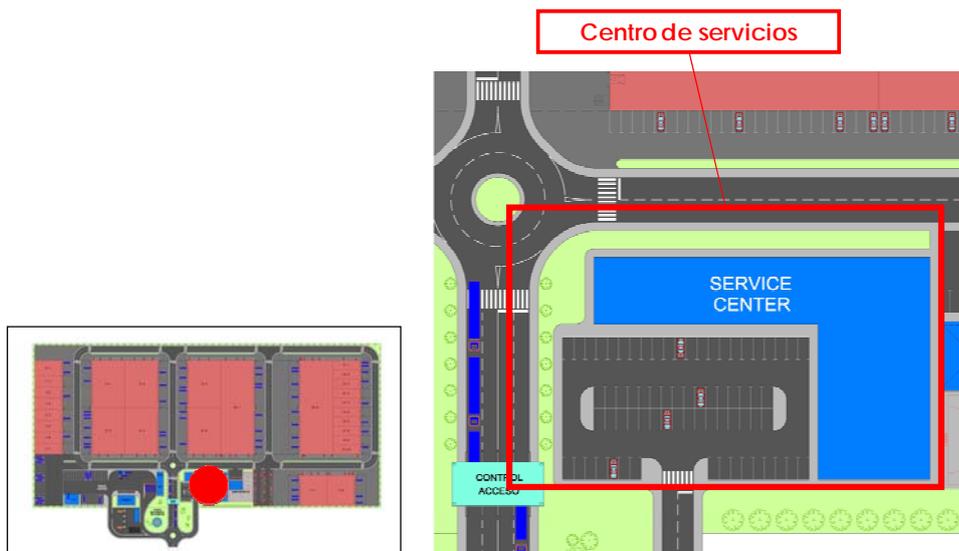
Centro de Servicios

El Centro de Servicios de la plataforma responde a la determinación de las necesidades funcionales y comerciales de los potenciales usuarios de la plataforma.

Representa el área de máxima cualificación funcional, siendo el nodo central de la plataforma logística. En éste se concentran en una única área funcional la totalidad de los servicios a las empresas logísticas instaladas en la plataforma y a los transportistas usuarios de la plataforma.

Los servicios del Centro de Servicios contemplan unidades de servicios a empresas como centros de negocios y oficinas modulares para empresas. Asimismo, comprende unidades de servicios personales como restaurantes y locales comerciales.

Figura 3.3. Centro de Servicios



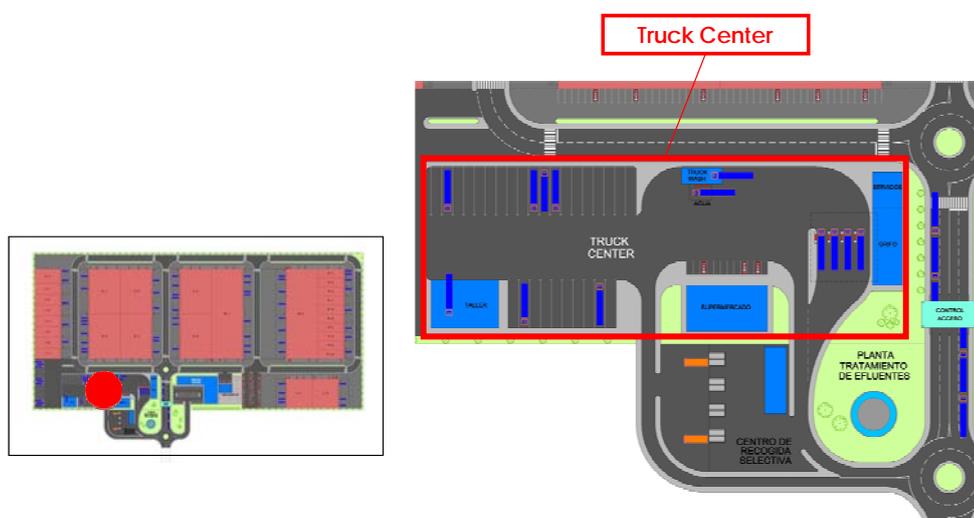
Fuente: Elaboración ALG

El edificio fungirá como imagen principal de la plataforma, lo cual, aunado a su propósito funcional de Centro de Servicios determinarán su localización espacial en el acceso de la plataforma, ocupando una superficie de 2.000 m².

Truck Center

El Centro de Servicios para camiones estará localizado en el acceso a la plataforma próximo al Service Center, ocupando una superficie de suelo de 11.160 m². Como actividades complementarias al Truck Center, se implantará un área de servicios generales, supermercado, centro de lavado de camiones, un taller de reparaciones y un grifo con tienda.

Figura 3.4. Truck Center



Fuente: Elaboración ALG

La ubicación estratégica del Truck Center en el acceso de la plataforma y sin interposición de barreras de control, permitirá dar servicio, además de los usuarios de la plataforma a los vehículos no vinculados operativamente a la misma.

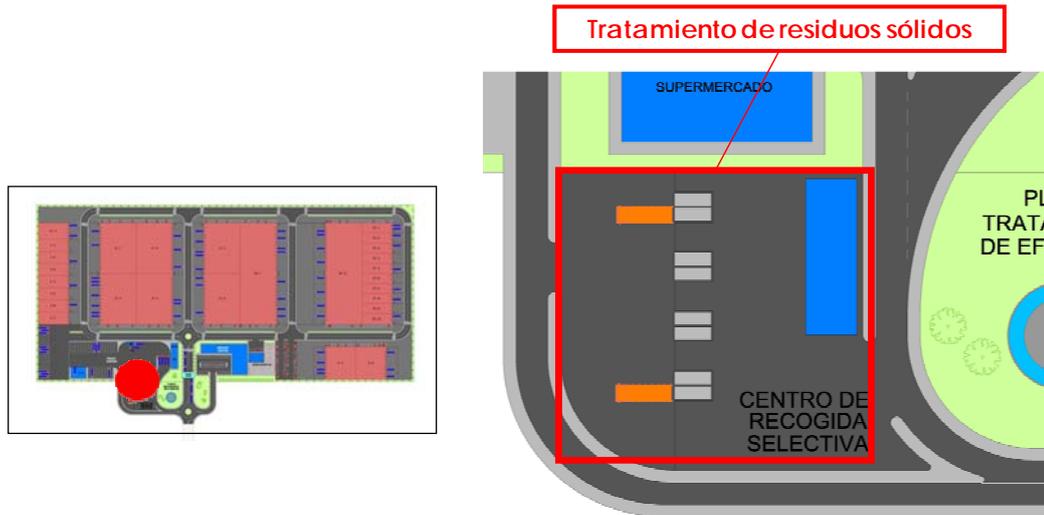
Debido a la localización de la plataforma en un sector no desarrollado, el Truck Center proveerá una oferta para vehículos de paso con requerimientos de servicios de mantenimiento y talleres, además de la dotación de combustible.

Planta de tratamiento de residuos sólidos

Dentro de la dotación de sistemas de infraestructuras básicas, se ha previsto una infraestructura de carácter ambiental, definida como una planta de tratamiento de residuos sólidos, que estará ubicada en una parcela contigua al Truck Center con una superficie de 2.315 m².

La cercanía al acceso principal permitirá la salida directa de los residuos tratados a la red vial externa de acceso a la plataforma, eliminando la necesidad de efectuar recorridos innecesarios por la red básica de la plataforma.

Figura 3.5. Planta de tratamiento de residuos sólidos



Fuente: Elaboración ALG

Tratamiento de efluentes

Adicionalmente a las infraestructuras básicas componentes de la plataforma, se ha realizado una reserva de espacio destinada a la implantación de una infraestructura hidráulica sanitaria de saneamiento de residuos líquidos o tratamiento de efluentes.

El reciclaje de los efluentes se realiza mediante el tratamiento de éstos en la Planta de Tratamiento con el fin de reinsertarlos en los ciclos de saneamiento.

La planta estará localizada a un costado de la planta de tratamiento de residuos sólidos, con un área para la instalación de la piscina de decantación de 235 m².

Figura 3.6. Planta de tratamiento de efluentes



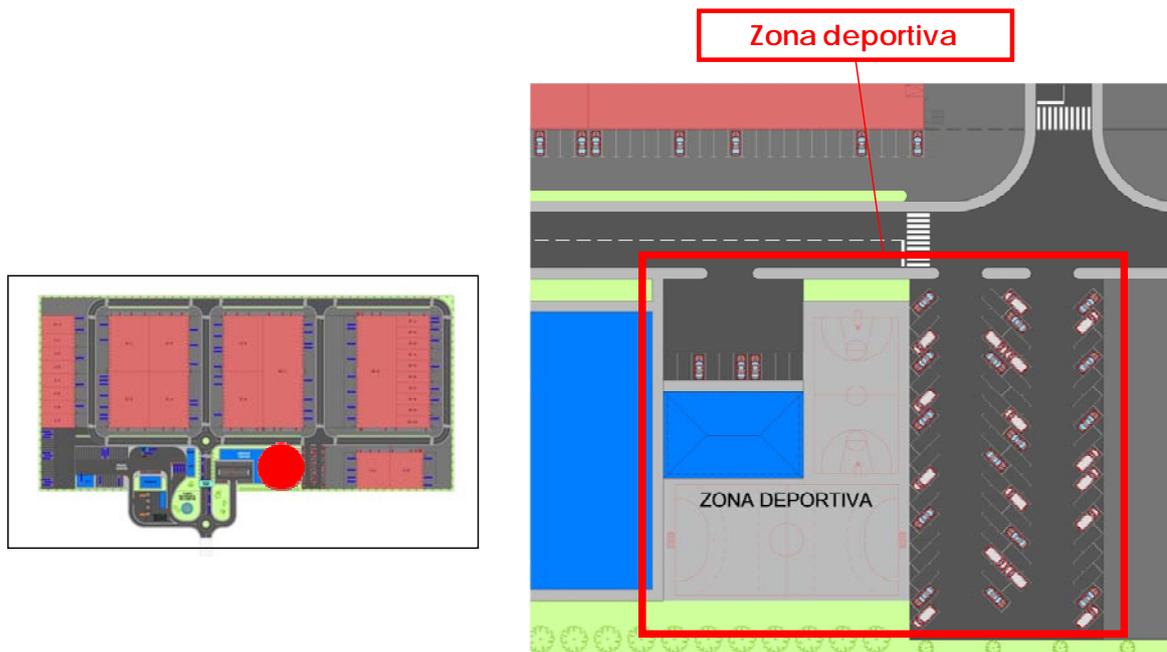
Fuente: Elaboración ALG

Zonas deportivas

Se dispondrá de un área de instalaciones deportivas en el ámbito de la plataforma, en la parcela colindante al Centro de Servicios de la plataforma.

La zona deportiva ocupará una superficie de 1.967 m², dimensionamiento que permitirá la implantación un espacio al aire libre para la localización de las canchas deportivas de fútbol y/o tenis, un centro techado de vestuarios, y zonas verdes complementarias para la recreación de los empleados y usuarios de la plataforma.

Figura 3.7. Zonas deportivas



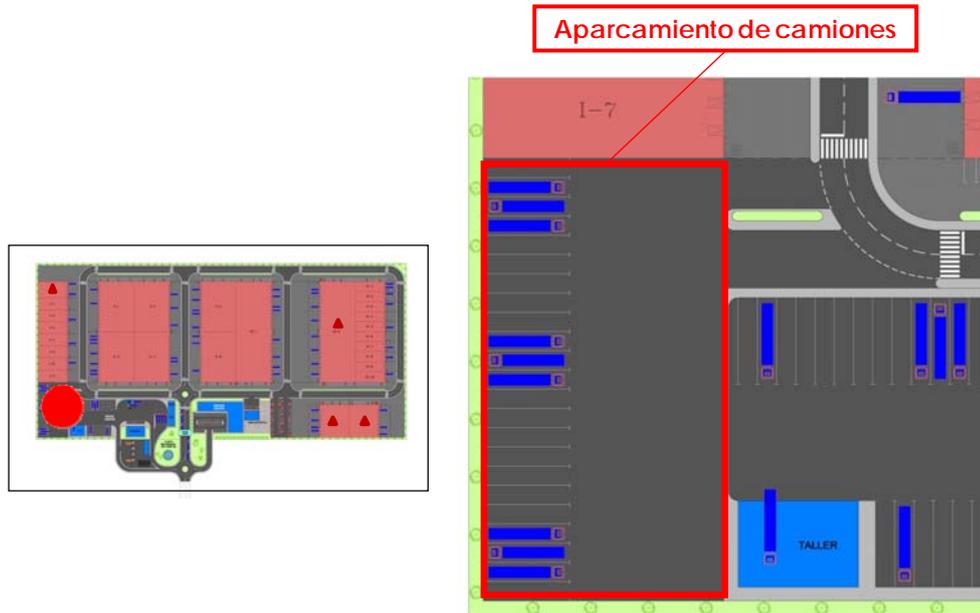
Fuente: Elaboración ALG

Zona de aparcamiento de camiones

El aparcamiento de vehículos pesados tiene carácter exclusivo para los usuarios de la plataforma. En total se prevén 23 plazas para atender la demanda de camiones esperada en zonas comunes de la plataforma.

Asimismo, las parcelas señaladas con una figura triangulada en la gráfica siguiente, tendrán espacio suficientemente amplio con posibilidades de aparcamiento para parte de su flota de camiones.

Figura 3.8. Aparcamiento de camiones en zonas comunes

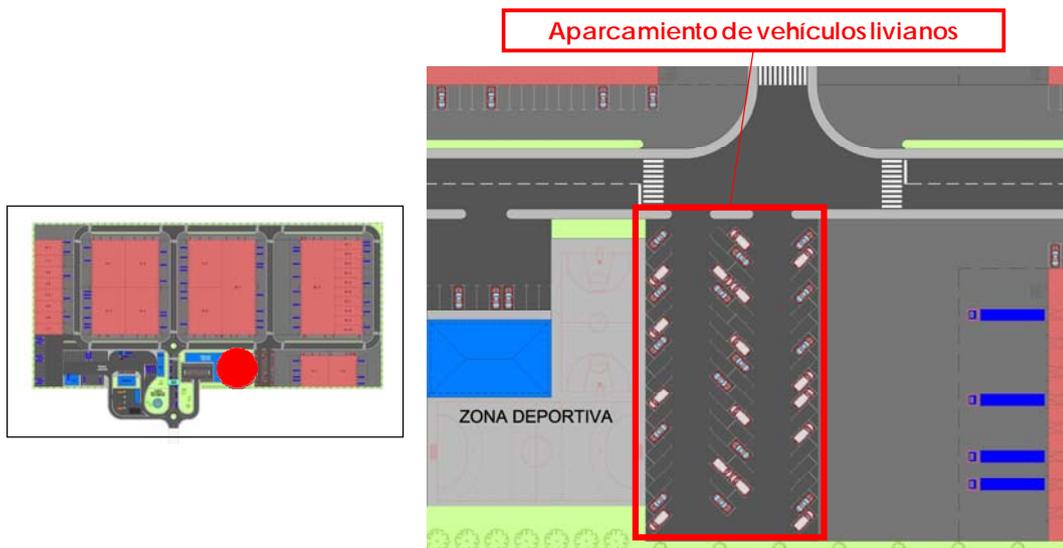


Fuente: Elaboración ALG

Zonas de aparcamientos de vehículos livianos

Es imprescindible la dotación de aparcamiento para vehículos livianos por tal de evitar el mal estacionamiento de automóviles que produzca situaciones de falta de funcionalidad del sistema viario. En este sentido se ha realizado una dotación de plazas al norte de la plataforma con 65 plazas al costado de la zona deportiva y otra organizada en el Centro de Servicios.

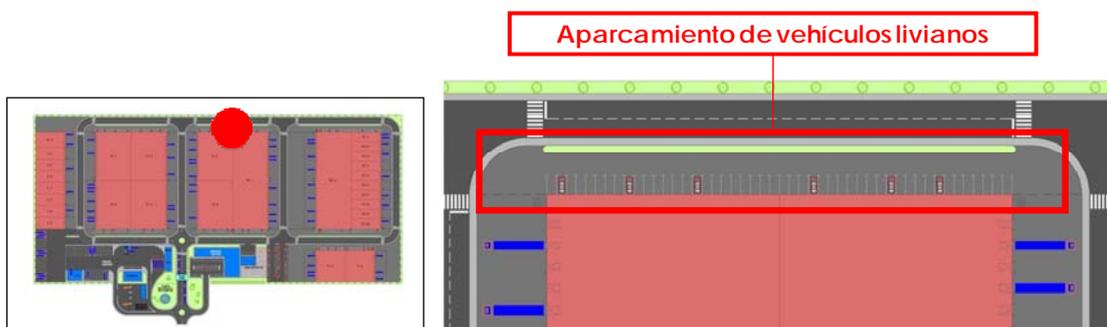
Figura 3.9. Aparcamiento de vehículos livianos al costado de la zona deportiva



Fuente: Elaboración ALG

Adicionalmente al costado de cada manzana de naves se disponen de plazas de aparcamientos de vehículos ligeros, para atender a los empleados/operarios/visitantes de las naves con un total de 280 plazas. Las plazas tienen una dimensión de 5m x 2,5m.

Figura 3.10. Aparcamiento de vehículos livianos al costado de las parcelas



Fuente: Elaboración ALG

Zonas verdes

Las zonas verdes de la plataforma protegen el espacio urbano de borde de la plataforma con los desarrollos a ser implantados en los alrededores. Forman el espacio de fachada a los corredores viarios principales internos y resuelven espacios no definidos o protegidos de la plataforma, como es el caso de la planta de tratamiento de efluentes.

Integrados en los sistemas generales de la ZAL, los espacios verdes forman la malla ambiental y de calidad e identidad visual. Algunas recomendaciones en torno a esta área señalan que la tipología de plantas a utilizar dentro de estas zonas, ha de ser cónsona con la vegetación del lugar, asimismo, es imprescindible que sean arboles en altura por tal de potenciar la captura de polvo en suspensión, evitando así el choque de las partículas con los almacenes.

Definición de las tipologías edificatorias

La plataforma logística dispondrá de una extensa oferta de áreas especialmente diseñadas para acoger la demanda de los futuros usuarios, en consonancia con las necesidades espaciales de las empresas operadoras. Es así como se han definido seis tipologías de almacenes:

- d) Tipología A. Parcelas pequeñas (I, IV y VI)
- e) Tipología B. Parcelas medianas (II y V)
- f) Tipología C. Parcelas grandes (III)

Tipología A. Parcelas pequeñas (I, IV y VI)

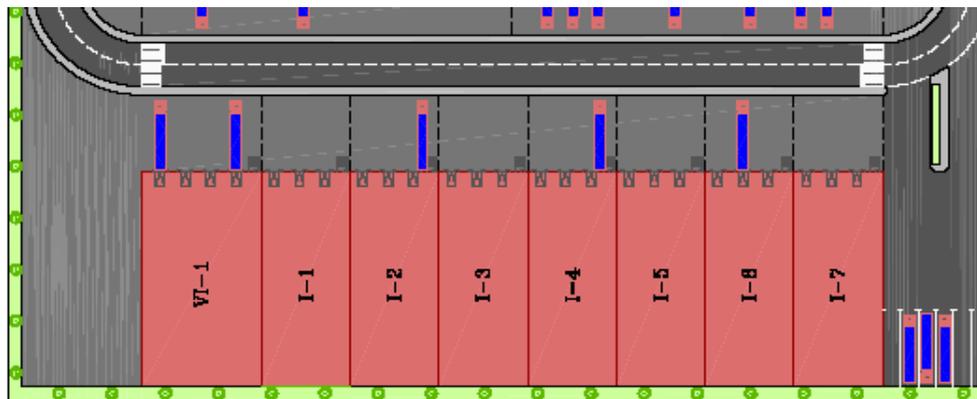
Destinada a empresas con una demanda de espacio reducida, que pueden compartir patios de maniobra dentro de un gran pabellón o contenedor de los distintos módulos de almacenamiento.

Para esta tipología se han diseñado 18 parcelas localizadas en los márgenes norte y sur de la plataforma en una superficie de 24.704 m², que representa el 13% de la misma.

Estas tipologías se basan en la disposición de edificios modulares con fondos de naves contrapuestos y patios de carga y descarga con salida directa a los viales secundarios de la plataforma.

La magnitud de las parcelas de la tipología I es de 1.360 m², la de la parcela IV de 1.136 m², y la de la parcela VI, es de 3.828, siendo esta una tipología asociada a una parcela única.

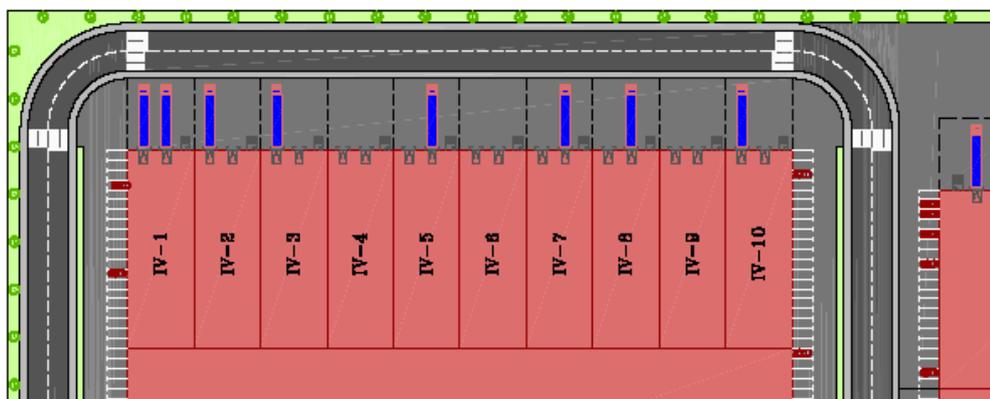
Figura 3.11. Tipología A (I y VI)



Fuente: Elaboración ALG

Cada parcela corresponde a un módulo de comercialización, es así como en las parcelas de las tipologías I y IV se prevén naves de 50 m x 20 m y 50 m x 16,7 m respectivamente con un coeficiente de construcción del 74%. Por su parte, en la parcela asociada a la tipología VI, se prevé la implantación de una nave de 50 m x 27 m que se traduce en un coeficiente de construcción del 35%

Figura 3.12. Tipología A (IV)



Fuente: Elaboración ALG

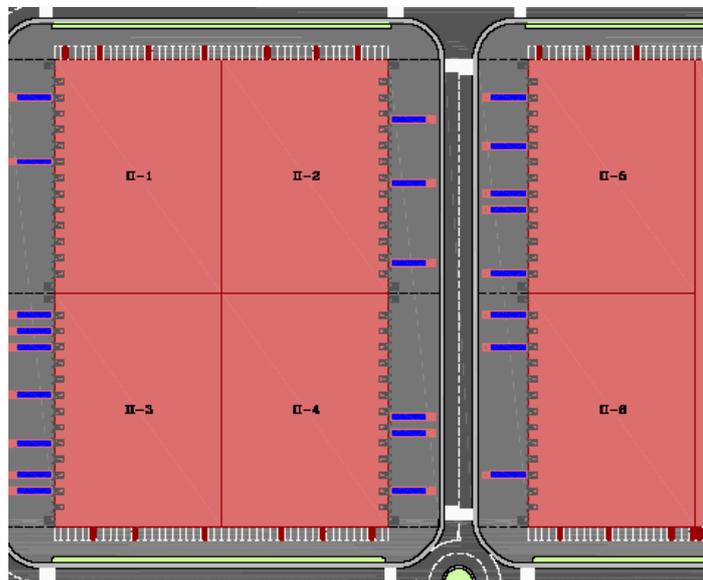
Tipología B. Parcelas medianas (II y V)

Orientadas a empresas con requisitos de suelo logístico de magnitud intermedia.

Para esta tipología se han dispuesto 8 parcelas que abarcan un total de 51.487 m², que corresponden al 28% del total de la plataforma.

Las dimensiones de las parcelas de estas tipologías varían de 6.100 a 6.500 m², con un coeficiente de edificación, en el caso de la tipología II del 77%, y en el caso de la tipología V del 44%, producto de la disposición y magnitud asociada de las parcelas que facilitan las maniobras de los camiones dentro de las mismas.

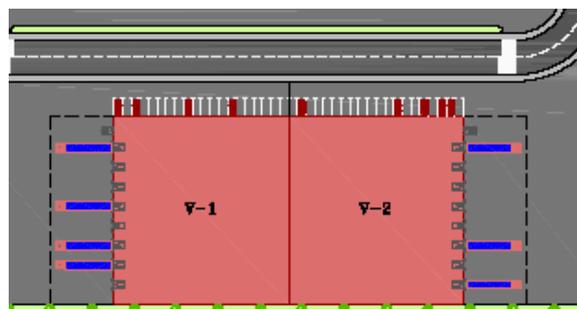
Figura 3.13. Tipología B (II)



Fuente: Elaboración ALG

La disposición de los edificios de la tipología V es similar a la tipología I, con fondos de naves contrapuestos y patios de carga y descarga con salida directa a las calles secundarias, mientras que la tipología II corresponde a dos naves pareadas con los fondos de naves yuxtapuestos al lindero de la plataforma.

Figura 3.14. Tipología B (V)



Fuente: Elaboración ALG

Tipología C. Parcelas grandes (III)

Dirigida a empresas con una gran demanda de suelo logístico, y destinada a dar respuesta a la demanda de las grandes compañías quienes demandan una instalación de almacenaje amplia con un pequeño porcentaje de oficinas.

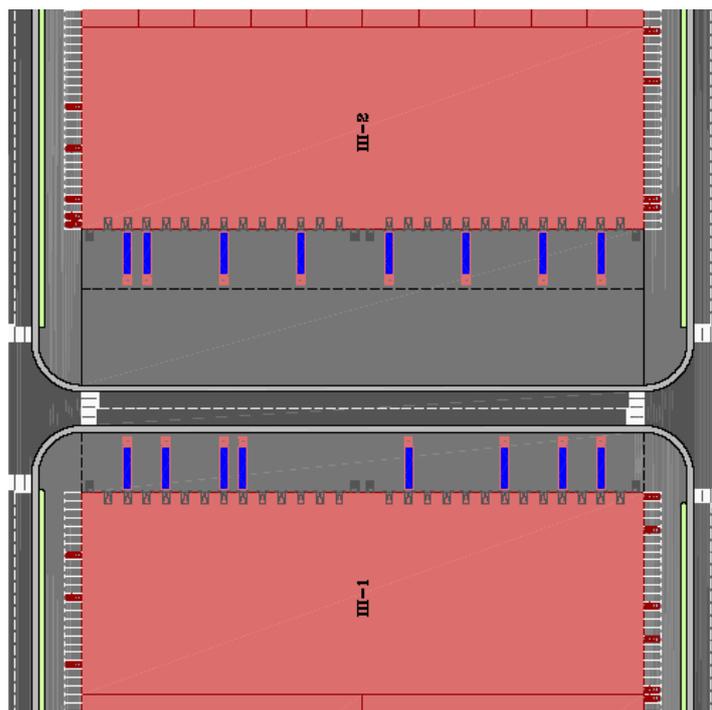
Esta tipología de almacenes se localiza en un área de 30.800 m², que representa un 16% del espacio total ocupado por la ZAL.

En total se han diseñado dos grandes parcelas no modulares con unas dimensiones de 60x167 m.

La disposición de los edificios es similar a las tipologías I y II, con fondos de naves contrapuestos con otras tipologías edificatorias y patios de carga y descarga con salida directa a las calles secundarias.

La tipología III-2, a diferencia de la tipología III-1 cuenta de forma adicional con un patio de maniobras al interior de la parcelas, que a su vez podrá ser utilizado para el aparcamiento de la flota de camiones propia.

Figura 3.15. Tipología C (III)



Fuente: Elaboración ALG

Accesos y micro-accesibilidad interna

El viario de la plataforma funge como elemento interior estructurante de la ordenación de la plataforma. El diseño del eje principal y de los ejes de distribución y maniobra organiza las zonas permitiendo optimizar los itinerarios dentro de la plataforma logística. Los ejes de distribución asegurarán la movilidad interna, el principal, la comunicación con el acceso

de la plataforma y los ejes de maniobra, facilitarán el movimiento de entrada y salida de camiones a las naves logísticas.

Figura 3.16. Estructura viaria interior



Fuente: Elaboración ALG

Accesos externos

Para la plataforma de distribución urbana, se ha previsto una disposición espacial que permite una excelente conectividad a la vía de alta capacidad proyectada.

El único acceso previsto para la plataforma tiene un diseño de cuatro carriles de 3,5 metros de anchura cada uno, dos de entrada a la plataforma y dos de salida, permitiendo optimizar la entrada y salida de flujos vehiculares particulares de la plataforma.

En el punto principal de acceso se han generado carriles segregados independientes que permiten captar la demanda exterior hacia el centro integral de servicios (Centro de Servicios, Truck Center), sin comprometer la funcionalidad debido a las interferencias de tráfico livianos y pesados, ni la seguridad por el tránsito de vehículos de difícil control.

Viario de acceso y distribución

La vía principal de acceso y distribución está formada por el eje que parte del acceso principal y forma la espina dorsal de la estructura de la plataforma.

El eje está diseñado para la distribución de los flujos hacia la malla vial secundaria de la plataforma, por lo que no se contemplan las maniobras de atraque y aparcamiento de vehículos.

Viario de maniobra y atraque a bandas de servicio

En concreto corresponden a cuatro viales que parten del eje principal de distribución funcionando como patios de maniobra de los vehículos pesados.

El aparcamiento de vehículos livianos está restringido por tal de no afectar los flujos de entrada y salida de camiones.

Viario de cierre perimetral

Corresponde a la vía que transcurre paralela al lindero posterior de la plataforma cuya funcionalidad en dar cierre viario a las parcelas y facilitar el aparcamiento de vehículos ligeros.

Puntos de articulación de la red

De forma de articular la red vial, y como elementos infraestructurales de acceso a la plataforma, se han diseñado dos rotondas con radios que garantizan el giro de los camiones.

Figura 3.17. Puntos de articulación de la red

Diseño de la rotonda	Rotonda entrada principal
Radio interior = 6 m Calzada anular = 9 m Radio exterior = 15 m	
Diseño de la rotonda	Rotonda posterior control de accesos
Radio interior = 6 m Calzada anular = 9 m Radio exterior = 15 m	

Fuente: Elaboración ALG

Sistemas de control de la plataforma

El anillo exterior estará formado por un vallado vigilado y control de accesos con vigilancia general. El Centro de Servicios al igual que el Truck Center, al estar orientado a la prestación de servicios en un ámbito mayor que el de la propia plataforma quedará fuera del anillo en un régimen abierto.

Figura 3.18. Barrera de control en el acceso principal



Fuente: Elaboración ALG

Infraestructuras públicas requeridas

La implantación de la plataforma está completamente condicionada a la construcción de la futura carretera Variante de Arequipa, la cual, constituirá el eje de acceso único tanto desde el Cono Norte, como desde la vía Panamericana.

Una vez construida la autopista se torna imprescindible la provisión de un ramal de acceso a la misma para dar acceso a la plataforma, el detalle de dicho ramal ha de ser contemplado en el estudio de diseño de detalles de la Variante.

Asimismo, se han de proveer todos los servicios básicos necesarios para el funcionamiento de la plataforma: agua, electricidad, gas y saneamiento

Como parte de los servicios públicos requeridos, será necesario implementar un servicio continuado de recogida de desechos sólidos.

Finalmente en el diseño de la plataforma se ha previsto de una parada de transporte colectivo para la movilización de los trabajadores de la plataforma a través de medios públicos.

3.2. Síntesis del estudio financiero

Estimación preliminar de inversiones

La inversión fija estimada para el proyecto asciende a US\$16MM. El nivel de inversiones que caracterizan esta inversión fija ha sido diseñado en base a estándares de calidad *world-class*. Este monto no comprende el costo del terreno, la provisión de servicios y los viales de acceso a la plataforma los cuales serán aportados por el gobierno como contraparte de este proyecto. La inversión que será realizada por el operador de la plataforma corresponde a la nivelación del terreno y la urbanización del mismo, la construcción de los almacenes y de las edificaciones que aportarán un valor añadido a la plataforma como son el service center y el truck center; y todos los servicios complementarios necesarios para la operación de la plataforma como estacionamientos, plantas de tratamientos de residuos entre otros.

En la tabla siguiente, se presenta en detalle la composición de los rubros de inversión detallando la superficie, fuente de información, costo unitario y costo total involucrado.

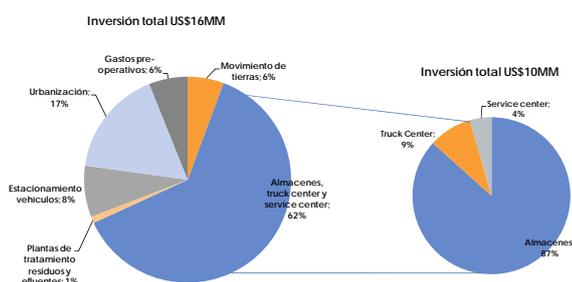
Tabla 3.1. Módulo de inversiones

	Superficie (m ²)	Fuente	Costo US\$	Total (miles US\$)
Terreno	189.079	Constructora	10 m²	1.891
Movimiento de tierras	1.348.307	Constructora	0,67 m³	899
Almacenes		Constructora		8.676
Parcelas Tipo I (1.000 m ²)*	7.000	Constructora	120 m ²	840
Parcelas Tipo II (5.010 m ²)*	30.060	Constructora	120 m ²	3.607
Parcelas Tipo III (10.020 m ²)*	20.040	Constructora	120 m ²	2.405
Parcelas Tipo IV (835 m ²)*	8.350	Constructora	120 m ²	1.002
Parcelas Tipo V (2.750 m ²)*	5.500	Constructora	120 m ²	660
Parcelas Tipo VI (1.350 m ²)*	1.350	Constructora	120 m ²	162
Truck Center				892
Superficie veredas	1.931	Constructora	50 m ²	97
Superficie viales	7.718	Constructora	60 m ²	463
Superficie edificaciones*	1.512	Constructora	220 m ²	332
Service center				440
Superficie*	2.000	Constructora	220 m ²	440
Tratamiento de residuos				171
Superficie edificaciones*	200	Constructora	220 m ²	44
Superficie viales	2.115	Constructora	60 m ²	127
Tratamiento de efluentes	235	Constructora	50 m²	11
Estacionamiento camiones	5.217	Constructora	60 m²	313
Estacionamiento vehiculos ligeros	15.082	Constructora	60 m²	905
Urbanización				2.528
Superficie vial	22.468	Constructora	60 m ²	1.348
Veredas	9.507	Constructora	50 m ²	476
Zonas verdes	12.126	Constructora	50 m ²	606
Zona deportiva	1.967	Constructora	50 m ²	98
Racionalización de energía eléctrica	1	Constructora		140.000
Gastos pre-operativos				1.058
Manejo ambiental	1	Ev. Ambiental		358
Estudios definitivos	1	Ev. Ambiental		350
Gastos de supervisión	1	ALG/Constructora		350
Total inversión fija (miles US\$)				17.924
Total inversión fija sin terreno (miles US\$)				16.034

*Las áreas de superficie consideradas corresponden a las áreas techadas.

Fuente: Elaboración ALG

Figura 3.19. Composición de la inversión de la plataforma



Fuente: Elaboración ALG

Las inversiones presentadas se llevarán a cabo según el cronograma detallado a continuación, contemplándose un periodo de 6 años para su ejecución. Los dos primeros años corresponden al periodo pre-operativo en el que se ejecuta el 62% de la inversión. Se contempla realizar el trámite de la licencia de construcción y operación, nivelación de terreno, desarrollo de estudios, urbanización del terreno, estacionamientos y las plantas de tratamiento y la construcción del service center y truck center. En lo que respecta a la construcción de los almacenes, se ha previsto que estos se realizan de manera progresiva, es decir, se construyen conforme se efectivicen los alquileres, iniciándose con una construcción del 30% para el año.

Tabla 3.2. Cronograma de inversiones (en % de avance)

Inversión Fija	Año -2	Año -1	Año 0	Año 1	Año 2	Año 3
Movimiento de tierras		100%				
Almacenes		30%	20%	20%	20%	10%
Truck Center		100%				
Service center		100%				
Tratamiento de residuos		100%				
Tratamiento de efluentes		100%				
Estacionamiento camiones		100%				
Estacionamiento vehículos ligeros		100%				
Superficie vial	50%	50%				
Veredas	50%	50%				
Zonas verdes	0%	100%				
Zona deportiva	0%	100%				
Equipamiento		100%				
Racionalización de energía eléctrica		70%	30%			
Manejo ambiental	60%	40%				
Estudios definitivos	80%	20%				
Gastos de supervisión	60%	40%				

Fuente: Elaboración ALG

Los costos operativos corresponden principalmente a los rubros de personal, seguros, vigilancia, gastos administrativos y gastos que cubren la gestión ambiental. Los costos de mantenimiento corresponden al 3% de la inversión, según información recabada de la experiencia de las empresas en el contexto peruano.

Fuentes de ingresos

La metodología para determinar los ingresos del proyecto se inicia con la determinación del área arrendable del total de la plataforma, tal como se presenta en la tabla a continuación:

Tabla 3.3. Clasificación de superficies de la plataforma

Áreas arrendables como suelo logístico	m ² terreno	%
Parcelas Tipo I (1.000 m ²)	9.520	5,0%
Parcelas Tipo II (5.010 m ²)	39.078	20,6%
Parcelas Tipo III (10.020 m ²)	30.811	16,3%
Parcelas Tipo IV (835 m ²)	11.356	6,0%
Parcelas Tipo V (2.750 m ²)	12.409	6,5%
Parcelas Tipo VI (1.350 m ²)	3.828	2,0%
Sub-total	107.002	56,4%
Áreas destinadas a servicios complementarios	m ² terreno	%
Truck Center	11.160	5,9%
Centro de Servicios	2.500*	1,3%
Tratamiento Residuos	2.315	1,2%
Tratamiento Efluentes	235	0,1%
Sub-total	16.210	8,6%
Área no arrendable	m ² terreno	%
Estacionamiento camiones	5.217	2,8%
Estacionamiento vehículos livianos (furgonetas+turismos)	15.082	8,0%
Superficie vial	22.468	11,9%
Veredas	9.507	5,0%
Zonas verdes	12.126	6,4%
Zona deportiva	1.967	1,0%
Subtotal	66.367	35,0%
Total	189.579	100%

Fuente: Elaboración ALG

* m² de techo considerados para la obtención de costos

El negocio de la plataforma generará ingresos sobre un total de 123.212 m² de superficie, lo que representa un 65% del total de la superficie. De este porcentaje, el 86% corresponde al área arrendable como suelo logístico (parcelas) mientras que el 14% corresponde a superficie arrendable a servicios complementarios como son el truck center, el service center, la planta de tratamiento de residuos y la planta de tratamiento de efluentes.

El área no arrendable corresponde al 35% del total de la superficie, y representa el 54% de la superficie total arrendable (comprende suelo logístico y servicios complementarios), es decir por cada m^2 de área arrendable, se debe cubrir el costo de $0,54m^2$ de área no arrendable.

El primer resultado obtenido, se trabajó bajo el supuesto de que el proyecto se realiza sin cofinanciamiento. Se obtuvo que la tarifa de equilibrio que permite que el VAN del proyecto sea igual a cero es la tarifa de $2,85 \text{ US\$/m}^2\text{-mes}$, ($34,2 \text{ US\$/m}^2\text{-año}$); sin embargo, las rentabilidades del proyecto se encuentran por debajo de las esperadas, obteniéndose una TIR del proyecto de 10% y una TIR del accionista del 8,6%.

Bajo este escenario, el proyecto pierde su atractivo para los potenciales inversionistas. Con el fin de mejorar esta situación, y tomando en cuenta la magnitud de las inversiones comprendidas, se propone que el proyecto cuente con un cofinanciamiento, teniendo una estructura deuda/capital equivalente a 80/20. Así, del modelo financiero, se obtuvo que la tarifa que permite que el VAN del proyecto sea igual a cero es la tarifa de $2,8 \text{ US\$/m}^2\text{-mes}$, ($34 \text{ US\$/m}^2\text{-año}$) la cual corresponde a una tarifa dentro de los rangos del mercado de almacenes en Arequipa. Sin embargo, con esta tarifa se obtiene una TIR del accionista del 11,4% inferior a la esperada (alrededor del 18%-25%) y el operador de la plataforma tendrá dificultades para repagar su deuda (el índice de cobertura de deuda privada es menor a 1).

Considerando que en las encuestas realizadas a los potenciales operadores de la plataforma, se pudo conocer que la tarifa de mercado está por el orden del $3,5 \text{ US\$/m}^2\text{-mes}$, la alternativa considerada fue la de estimar un nuevo equilibrio, utilizando como tarifa técnica la máxima observada en el mercado. Bajo la misma estructura de capital, el proyecto obtiene un VAN de $\text{US\$}5,0\text{MM}$ con una TIR del 13,5%, y la rentabilidad del accionista alcanza el 19,0%.

Análisis de financiamiento

El análisis de financiamiento parte de una estructura deuda/capital del 80/20, donde los fondos del préstamo provienen de la banca comercial. Tomando en cuenta el flujo de caja del modelo financiero, el endeudamiento total necesario es de $\text{US\$}13,1\text{MM}$ de los cuales $\text{US\$}10,5\text{MM}$ serán financiados con endeudamiento privado y los $\text{US\$}2,6\text{MM}$ restantes son aporte propio del operador de la plataforma.

Las condiciones que se han utilizado para el endeudamiento comercial consideran una tasa de interés del 7% y una duración del préstamo de 15 años. Adicionalmente, se ha considerado un periodo de gracia de un año, para permitir que el operador se recupere financieramente luego de los años pre-operativos donde se realizan inversiones de gran envergadura para la construcción de la plataforma.

A través del programa del financiamiento establecido, el operador de la plataforma no presentará dificultades en repagar sus responsabilidades financieras. Es importante resaltar que cualquier mejora a las condiciones crediticias aquí planteadas generará un efecto positivo en la rentabilidad del inversor. Este es el caso si se logra, por ejemplo, que la banca multinacional o de desarrollo le ayude a financiar el proyecto o si se consiguen mejores condiciones de financiamiento en la banca comercial, como por ejemplo la ampliación de los periodos de gracia, reducción en la tasa de interés, entre otros. En caso que el Estado actúe como intermediario en la obtención de un crédito menos costoso para el inversionista, deberá implementar mecanismos para asegurar que estos beneficios

se transmitan a los usuarios sin ser capitalizados por el administrador de la plataforma y sin perjudicar el desarrollo del proyecto (al menos durante la fase donde se identifique una situación financiera riesgosa). Por ejemplo, una forma de beneficiar a los futuros usuarios de la plataforma logística, especialmente las PYMEs, sería trasladar los beneficios derivados de un crédito blando a una reducción en la tarifa de alquiler de las instalaciones para estos.

Resultados del modelo financiero

Se toma como referencia la tarifa técnica de US\$3,5 m²-mes. Los supuestos básicos utilizados en el desarrollo del modelo han sido:

Años de operación: se ha asumido que el periodo de operación de la plataforma es de 25 años, el cual es el referente internacional en caso de concesiones de infraestructuras que involucren inversiones considerables como los que corresponden al desarrollo de la plataforma. No obstante, tomando en cuenta la legislación peruana en materia de concesiones cabe resaltar que el periodo de operación puede ser renovado hasta un plazo máximo de 60 años.

Tasa de inflación: a efectos de nuestro modelo financiero se asume que la inflación será nula o igual a cero. Ello no quiere decir que los precios en el Perú permanecerán invariables por 25 años, sino que por este período vamos a asumir que los precios de los servicios vendidos por el concesionario van a variar en igual proporción al de los precios pagados por el concesionario para producirlos.

Tasa de cambio: En este caso asumiremos que la tasa de cambio entre el Sol peruano y el Dólar norteamericano será constante en el largo plazo. En la medida en que las políticas cambiaria, monetaria y fiscal sean exitosas, se podrá reducir la volatilidad de la economía peruana y así mantener los balances macroeconómicos necesarios para el crecimiento.

Depreciación y valor residual: estos valores han sido calculados a través de la aplicación de la normativa peruana en este aspecto, tal como lo estipula la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), tomando en cuenta el efecto tributario sobre el valor de liquidación de los activos.

Tasa de descuento: se ha utilizado una tasa de descuento del 10%, tomando en cuenta las características de los operadores esperados de la plataforma. Por esta misma razón, la rentabilidad esperada del accionista (TIR equity) como resultado del proyecto debiera situarse en un rango entre 18% y 25%.

Retribución al Estado: dado que el modelo de gestión previsto contempla una concesión de la construcción y operación de la plataforma se ha considerado la inclusión del pago de retribución al Estado por parte del operador de la plataforma como concepto de usufructo por el uso del terreno y servicios aportados por el gobierno. La tasa utilizada es de 3% y se considera desde el inicio de la operación de la plataforma.

Estructura deuda/capital: se ha utilizado una estructura de 80/20 aunque se presentarán análisis de sensibilidades respecto a diferentes composiciones deuda/capital.

El resultado que se obtiene es que con la tarifa de 3,5US\$/m²-mes es un VAN positivo equivalente a US\$5,0 MM. En este contexto, el proyecto tiene una rentabilidad del 13,5% y el accionista obtiene una rentabilidad del 19,0%.

3.3. Llamado a licitación

El presente apartado se desarrollará en base a los formatos habituales de Proinversión, una vez se cuente con la aprobación de los contenidos del presente informe por parte de MTC/BID.

3.4. Bases Administrativas

El presente apartado se desarrollará en base a los formatos habituales de Proinversión, una vez se cuente con la aprobación de los contenidos del presente informe por parte de MTC/BID.

3.5. Bases Técnicas

El presente apartado se desarrollará en base a los formatos habituales de Proinversión, una vez se cuente con la aprobación de los contenidos del presente informe por parte de MTC/BID.

3.6. Bases Económicas

El presente apartado se desarrollará en base a los formatos habituales de Proinversión, una vez se cuente con la aprobación de los contenidos del presente informe por parte de MTC/BID.

4.Preparación de la documentación contractual

4. Preparación de la documentación contractual

Mediante el contrato de concesión, el Concedente - el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - otorga al Administrador de la Plataforma Logística (Concesionario) el derecho a usar, desarrollar y explotar el área que le es entregada en concesión. En dicha área el Administrador desarrollará una Plataforma Logística la cual tendrá determinadas características mínimas.

El contrato de concesión deberá contener, entre otros términos, los siguientes:

4.1. Objeto del contrato

El objeto del contrato es el diseño, construcción, operación, financiamiento, y transferencia (DBFOT) de una plataforma logística en el Sur del Perú

4.2. Vigencia del contrato de concesión

El plazo de vigencia de la concesión será de 25 años, renovables hasta por un plazo máximo que no podrá exceder de 60 años en total.

4.3. Régimen económico del contrato

El régimen económico del contrato establece los mecanismos que le permitirán al Concesionario recuperar la inversión realizada. Es por ello que este acápite debe contener las normas que regirán los cobros que podrá realizar el Concesionario por sus servicios y por el alquiler del espacio a terceros, entre otros. A su vez, el régimen económico debe contemplar un mecanismo destinado a mantener el equilibrio económico-financiero de la concesión durante la vigencia de la misma, a fin de protegerla de las variaciones legales que puedan poner en riesgo la sostenibilidad económico-financiera del proyecto.

4.4. Derechos y obligaciones de las partes

Obligaciones del Concesionario

El Concesionario o Administrador de la Plataforma Logística tiene como principal derecho el de la explotación de los bienes otorgados en concesión así como a prestar aquellos servicios a que ha sido autorizado. El derecho de explotación se entiende, como el derecho a obtener ingresos o rentas a partir de los bienes otorgados en concesión, así como de los respectivos servicios a ser prestados por el Concesionario.

En este sentido, el Concesionario asume el compromiso de diseñar, construir, financiar, operar y transferir al término de la concesión la Plataforma Logística del Sur ubicada en la Región Arequipa. Asimismo, se compromete a brindar el servicio conforme a las condiciones establecidas en el ordenamiento jurídico, en las bases de licitación pública y en el mismo contrato, a cambio de una retribución, por definir, al MTC.

Obligaciones del Concedente

El Concedente -el Ministerio de Transportes y Comunicaciones- se compromete a otorgar el área de la concesión a cambio de una retribución, así como a desarrollar y promover la infraestructura vial nacional necesaria – de acuerdo a los terminos que se definan previamente - para generar los flujos adecuados de vehículos.

4.5. Régimen de seguros por responsabilidad

El contrato debe contener una cláusula que exija al concesionario la obligación de contratar una cobertura mínima de riesgos, debiendo para ello contratar – o en todo caso exigir a los contratistas - cuando menos, las siguientes pólizas:

- g) Para la construcción de la plataforma: Seguros que cubran los daños, pérdidas o lesiones que pudieran sobrevenir a bienes o personas involucradas en la construcción de la misma.

Las coberturas deberán referirse a daños, pérdidas o lesiones que pudieran sobrevenir a bienes y personas involucradas en la construcción y explotación de la infraestructura vial, daños parciales o totales por terremoto, inundación, incendio, guerra, terrorismo, conmoción civil, robo, hurto, etc.

- h) Para la operación de la plataforma logística: Seguros de responsabilidad civil y de daños contra incendios, terremoto y otros incidentes que puedan ser ocasionados a los usuarios de la plataforma logística.

4.6. Garantías de fiel cumplimiento del contrato

Estarán compuestos principalmente por una garantía de fiel cumplimiento que consistirá en una garantía bancaria otorgada para asegurar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones establecidas en el contrato, incluyendo las cláusulas penales y demás sanciones. Esta deberá mantenerse vigente, en mérito a sus sucesivas renovaciones, hasta doce meses después de la fecha de suscripción del acta de revisión de los bienes. Terminada la construcción de la obra, dado que se ha cumplido totalmente con una de las obligaciones de la sociedad concesionaria establecidas en el contrato, resulta congruente que el monto de la fianza en cuestión se reduzca.

Adicionalmente, y a fin de dar al Concedente las mayores seguridades del caso, se sugiere establecer que a elección de cualquiera de ellos, la garantía de fiel cumplimiento a que se refiere el párrafo anterior pueda ser dividida y sustituida por tres garantías:

- Una garantía referida a la construcción que asegurará las obligaciones asumidas por el Administrador
- Una garantía de mantenimiento que tendrá por objetivo asegurar las obligaciones del contrato referida al mantenimiento y conservación de la obra
- Una garantía de la explotación que tendrá como finalidad asegurar las obligaciones referidas a la etapa de explotación de la Concesión

Asimismo, se deberá establecer que al sólo requerimiento del Concedente las garantías de fiel cumplimiento pueden ser ejecutadas parcial o totalmente. De esta manera se hace más expeditiva la ejecutabilidad de las garantías y se deja a discreción del Concedente el monto por el cual se ejecutarán las garantías, el cual deberá guardar relación con el monto en que se puede cuantificar el incumplimiento en que ha incurrido el Administrador de la Plataforma Logística.

4.7. Mecanismos de fiscalización y control

Se deberá definir en el contrato si la fiscalización y supervisión del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato será efectuado por el Concedente o algún ente especializado, como es el OSITRAN en caso que la definición de plataforma logística pueda encuadrar dentro de la definición de infraestructura del Reglamento General de OSITRAN- REGO. Este estudio ha identificado que las competencias de quien debe supervisar el contrato no han sido claramente definidas y por ende cabría efectuar una consulta a OSITRAN para aclararlo.

4.8. Tipificación de infracciones y sanciones

Debe cuidarse en establecerse un régimen adecuado de sanciones e infracciones. Por un lado debe promoverse incentivar el desarrollo de la infraestructura a construirse, cuidando de no plantear sanciones tan drásticas que pueda resultar menos oneroso salirse de la concesión que terminar el proyecto. En este sentido, debe procurarse fijar sanciones que otorgan la oportunidad de subsanación inmediata a favor del concesionario.

Las sanciones más drásticas deben ser limitadas a aquellos casos en los cuales pueda ponerse en riesgo la sostenibilidad-económica del proyecto.

4.9. Causales de caducidad del contrato

El contrato puede terminar por diversas causas, unas por responsabilidad del Concedente, otras del Concesionario, y otras sin culpa de las partes. El régimen de sanciones deberá tomar en cuenta ello.

En caso la caducidad del contrato se produzca por causal atribuible a alguna de las partes, deberá preverse las sanciones que resulten aplicables, así como un procedimiento para terminar la concesión y retribuir al Concesionario por las inversiones que ha realizado y que no ha podido ser recuperadas durante la vigencia del contrato.

Las causales de caducidad sin culpa son el mutuo acuerdo y el vencimiento del plazo de la concesión. En estos casos no se establecen sanciones.

4.10. Mecanismos de solución de controversias

La solución de las controversias que surjan entre el Concedente y el Concesionario vinculados a la interpretación o ejecución del contrato de concesión tendría que ser resueltas en la vía judicial o podrán ser sometidas a arbitraje privado, conforme a lo previsto en el contrato de concesión



5. Conclusiones

5. Conclusiones

El presente documento, que corresponde a la documentación requerida para el llamado a concesión, presenta los conceptos técnicos, legales y financieros necesarios para articular las bases de la concesión (en proceso de elaboración), de acuerdo al marco existente en Perú y, en particular, los lineamientos de Proinversión, agencia peruana de promoción de la inversión privada.

En el capítulo 2 se han analizado los antecedentes institucionales y legales, determinando las funciones de todos los entes del sector público vinculados de un modo u otro con el objeto del Estudio, así como los lineamientos de Proinversión para la otorgación de la concesión de la plataforma logística.

A continuación se han presentado aquellos aspectos técnicos necesarios para que los potenciales postores puedan estructurar sus propuestas. Entre ellos, se puede destacar que la primera fase de la plataforma se ha previsto con una superficie de 18.91 Ha, y con una distribución de espacios tal como se presenta en la tabla 3.1. del presente Informe, a desarrollarse con estándares de calidad world-class, tal como se indicó en el módulo 2 del presente Estudio.

Asimismo, la localización de la plataforma estará condicionada al trazado final de la futura variante vial de Arequipa, que va a ser desarrollada por el MTC. En este sentido, el MTC asegurará que la plataforma tenga acceso directo a dicha autopista.

Entre los aspectos financieros desarrollados en el apartado 3.2., se destaca la estimación de una inversión fija de 16MM U\$, que no incluye el costo de adquisición del terreno, puesto que se propone que sea aportado por el concedente, así como los accesos a la autopista y la provisión de servicios (agua, alcantarillado, electricidad, telecomunicaciones) a pie de parcela. Por el contrario, el concesionario pagará una retribución del 3% de los ingresos durante todo el periodo de concesión.

Con un plazo de concesión a 25 años, se obtuvo como resultado un VAN de US\$ 5MM, una TIR del proyecto de 13,5%, una TIR del accionista del 19% y el administrador de la plataforma no presentará dificultades para repagar su deuda.

Finalmente, se presentan aquellos aspectos requeridos para la elaboración de los pliegos en términos de objeto del contrato, vigencia del contrato de concesión, régimen económico del contrato, derechos y obligaciones de las partes, régimen de seguros por responsabilidad, garantías de fiel cumplimiento del contrato, mecanismos de fiscalización y control, tipificación de infracciones y sanciones, causales de caducidad del contrato y los mecanismos de solución de controversias.

