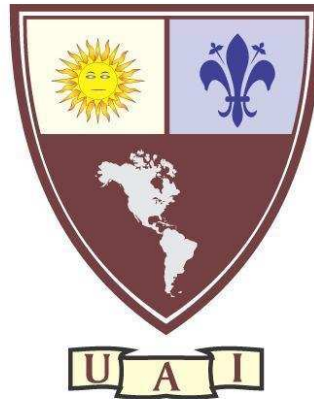


Universidad Abierta Interamericana – Sede Rosario



Facultad **Ciencias Empresariales**

Carrera **Licenciatura en Comercio Internacional**

Localización **Pellegrini**

Presentación **Diciembre de 2009**

Título **“Las concesiones de los puertos de Rosario (Santa Fe, Argentina) y Paita (Piura, Perú)”**

Título abreviado **“Las concesiones de los puertos de Rosario y Paita”**

Alumna **Ellen Grece Crespo Talledo**

Domicilio **Salta 3259 3º “B”, Rosario, Santa Fe, Argentina**

Teléfono **(+54) 341 4357196**

E-mail **ellengrece@hotmail.com**

Profesor tutor **Juan José Luetich**

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN		pág.4
METODOLOGÍA		pág.9
OBJETIVOS		pág.10
	Generales	pág.10
	Específicos	pág.10
CAPÍTULO I: "CONCESIÓN DE PUERTOS"		pág.11
	Puerto, Terminal o Recinto Portuario	pág.11
	Puerto de depósito	pág.11
	Puerto franco	pág.11
	Puerto seco	pág.11
	Según la ley Argentina N° 24 093	pág.11
	Según el proyecto de ley del Perú N° 1 728	pág.11
	Concesión	pág.14
CAPÍTULO II: "PUERTO DE PAITA - PERÚ"		pág.19
	Puerto marítimo de Paita	pág.19
	Zona Franca Industrial: Reto y esperanza paiteña	pág.20
	Concesión de puertos del Perú	pág.21
	Concesión del puerto de Paita	pág.22
CAPÍTULO III: "PUERTO DE ROSARIO - ARGENTINA"		pág.29
	Puerto fluvial de Rosario	pág.29
	Concesión del Puerto de Rosario	pág.30
	Terminal Multipropósito I y II	pág.31
	Terminal de Granos VI y VII	pág.34
	Terminal de Pasajeros: Estación Fluvial	pág.35
	Otros emprendimientos e inversiones	pág.36
	Astillero: SABB	pág.36
	Zona de Reserva	pág.36
	Puerto de Negocios de Rosario	pág.36
	Entrevista realizada al Señor Gustavo Anschutz	pág.38
CAPÍTULO IV: CONCLUSIÓN		pág.40
CITAS BIBLIOGRÁFICAS		pág.43
GLOSARIO		pág.46
FIGURA N°1: Paita (Piura-Perú)		pág.48-59
FIGURA N°8: Rosario (Santa Fe-Argentina)		pág.60-62
ANEXOS		pág.63
	Origen de la palabra Paita	pág.64
	ProInversión	pág.65
	Misión	pág.65
	Visión	pág.65
	Objetivos	pág.65
	Corredor Bioceánico Central	pág.70

AGRADECIMIENTOS

La presente tesina va dedicada a todas las personas que durante mi vida tuvieron confianza en mí.

Especialmente a una persona que estuvo presente en todas las etapas de mi vida, en las buenas y en las malas, la que siempre me dio mucha seguridad y firmeza. Esa persona a la cual estoy muy enormemente agradecida, y que siempre está presente en mi vida es, mi gran hermana Clara del Carmen Crespo Talledo.

A mi mamá, María del Carmen Talledo Seminario, que me crió y siempre en cada momento trató de darme lo mejor; y a papá César Augusto Crespo Campoverde, que me enseñó cómo es la vida, y mas que un padre es un gran amigo. A mis padres que forman un complemento, ellos que en diferentes momentos me dieron su apoyo y consuelo, y a los que les debo que hoy este culminando mi carrera.

También les quiero agradecer a mis grandes amigos que tengo en Rosario y Piura; a mis profesores a los cuales gracias a ellos soy una persona que tiene buena educación, especialmente a mi tutor Juan José Luetich, ya que sin él no estuviera presentando este trabajo.

Me faltarían líneas para nombrar a todas las personas que siempre recuerdo gratamente, a las que estoy enteramente agradecida y me enseñaron a ser a los 22 años que hoy tengo la persona que soy.

INTRODUCCIÓN

Puerto es el eslabón que permite el intercambio comercial entre el mar y la tierra. Se define el puerto como el conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros. (<http://www.babylon.com>, 2008, Puerto)

Paita es un puerto interoceánico agro-exportador, comercial y de contenedores, ubicado en el extremo norte del Perú, capital del distrito y de la provincia de Paita, a orillas del Océano Pacífico. Posee ventajas naturales, logísticas, económicas y de nexos territoriales, costa-amazonía en relación a los puertos con los que compite del Ecuador, sobre todo Manta y Guayaquil. Este puerto centra sus operaciones en productos agrícolas, pesqueros, minerales y derivados de petróleo. Los altos volúmenes de exportación y la modernización del puerto de Paita, han generado gran interés en los inversionistas extranjeros que visitan la zona con el objetivo de analizar propuestas de nuevas inversiones en el terminal marítimo. Los Directivos de la entidad portuaria y representantes del Puerto de Paita, definieron planteamientos concretos a los exportadores de mangos y banano orgánico, cuyas plantaciones están ubicadas en el norte peruano; la posibilidad de incrementar la carga de exportación, debido a que los buques no pueden atracar para cargar pocos contenedores. (Cronica viva, 2008)

Rosario es un puerto fluvio-marítimo, que ofrece la posibilidad de invertir y operar a largo plazo. Durante un período fue el principal exportador de productos agrícolas, entre los puertos argentinos. Las principales exportaciones que se realizan a

través de él son: aceites vegetales, grumos y subproductos, azúcar a granel, cítricos y jugos. A partir de 1991 las principales importaciones han sido de productos siderúrgicos (palanquilla, aceros varios, acero en rollo), fertilizantes, minerales (manganeso, zinc, azufre, hierro) y maderas a partir de 1992. Los puertos de la zona de Rosario han sido los de mayor crecimiento en cuanto a movimiento de cargas. Durante el año pasado se amarraron en las terminales portuarias del Gran Rosario un total de 2361 buques, 455 embarcaciones más que las 1096 del año anterior. Este incremento se debe a que del 75% del total de granos, aceites y subproductos exportados por el país salió desde las terminales portuarias locales. Al mismo tiempo, hubo un importante movimiento de granos, subproductos y cargas generales a granel. Un importante incremento del número de contenedores producto de la llegada a Rosario, de algunas de las más importantes navieras del mundo como Maersk y Mediterranean Shipping Company (MSC). Además, se espera que en poco tiempo se dé otro incremento por la incorporación de nuevas líneas que unirán Rosario con Montevideo y Brasil y desde allí, transbordando a todos los destinos importantes del mundo. (Enapro, 2008)

Las experiencias de Rosario y Paita, en lo que se refiere a la constitución de entes de administración de puertos (Enapro¹ y Enapu²) y a la privatización de los servicios portuarios, han tenido resultados diversos. Es sabido que las funciones de los entes mencionados se ven reducidas a las de control luego de la concesión. Sin embargo, en Perú no son muchos los que están convencidos de la conveniencia de la concesión. Algunos creen que lo mejor sería nombrar autoridades regionales. Así, la parlamentaria Marisol Espinoza Cruz ha presentado el Proyecto

de Ley 2302, de "Constitución de las Autoridades Portuarias Regionales y Derogatoria del Decreto Supremo 011-2008-MTC", ya que considera que el objetivo de dicho decreto es el de liquidar al Enapu y privatizar los puertos, reduciendo sus alcances y potencialidades, y su papel en la defensa nacional. Otros piensan que, de implementarse la transformación del Enapu, el puerto pasará a ser simplemente un puerto de cargas a granel líquidas, como el etanol, y al tráfico naviero portuario de cabotaje, excluido de la cadena logística con Manaus (Brasil) y beneficiando al puerto de Manta en Ecuador. (Diario "El Regional" de Piura, 2007)

Provincia o localidad³ de Paita

La provincia de Paita^(a) fue creada por ley del 30 de Marzo de 1861. Se halla localizada en el nor oeste del territorio peruano y constituye una de las provincias de la Región Grau; tiene una extensión territorial de 1784 km² y presenta dos zonas diferenciadas: la zona pesquera, con su centro de operaciones en Paita como capital provincial, y una zona agrícola que comprende la parte baja del Valle del Chira y abarca también a sus distritos.

La Región Piura, está dividida en ocho provincias: Ayabaca y Huancabamba, ubicadas en la zona de la sierra piurana; Morropón, que comparte su territorio entre la zona costera y andina; las provincias de Piura, Paita, Talara, Sechura y Sullana, ubicadas en la zona costera. La capital de Piura, es la ciudad del mismo nombre, ubicada a la margen derecha del río Piura.

Por su cercanía a la línea ecuatorial (5°05' sur y 81°07' oeste) cuenta con un clima cálido con una temperatura anual promedio de 22°C.

Limita al norte con la provincia de Talara, al este con la provincia de Sullana, al sur con la provincia de Piura y al oeste con el Océano Pacífico. (*Ver figura n° 1: Mapa de Paita*)

El lugar donde hoy se encuentra ubicada la ciudad de Paita, era inhóspito, desértico, pero allí se la fundó posiblemente debido a que la bahía ofrecía el mejor puerto abrigado de la costa norte del Perú.

La ciudad de Paita está unida por carreteras a todos sus distritos (Paita, Colán, La Huaca, El Arenal, Tamarindo, Amotape y Vichayal), lo mismo que con la ciudad de Piura que se encuentra a una distancia de 55 kilómetros y a la ciudad de Sullana a una distancia de 62 kilómetros, las cuales a su vez la conectan con la Capital de la República (Lima). (Guía de Paita Histórico Turístico Paita, Setiembre 10 de 1991)

Ciudad de Rosario

La ciudad de Rosario es uno de los principales centros urbanos del país por estar en una posición geográficamente estratégica con relación al Mercosur⁴, situación que le ha permitido alcanzar una posición de relevancia en lo industrial, cultural y turístico.

El relieve de esta zona es de llanura ondulada y el clima es de tipo templado con temperaturas promedio de 24° C de máxima y 12° C de mínima.

Ubicada en la provincia de Santa Fe y a 300 km de Buenos Aires, la capital de la República Argentina.

Limita al este con el Río Paraná, por donde llegan barcos de considerable calado gracias a las condiciones de navegabilidad del mismo; al norte y al sur con los arroyos

Ludueña y Saladillo, respectivamente, que a su vez cruzan la ciudad de oeste a este. (*Ver figura nº 2: Mapa de Rosario*).

La ciudad está comunicada con el resto del país a través de múltiples rutas nacionales y provinciales. Además posee un aeropuerto a sólo 13 km del centro que, recibe una significativa frecuencia de vuelos nacionales y algunos internacionales; además ofrece una interesante infraestructura turística e invita a ser conocida y recorrida a través de circuitos históricos que mantienen intactos los diferentes estilos arquitectónicos de principios del siglo XX.

METODOLOGÍA

Los puertos que se investigarán en el presente trabajo son los de dos ciudades importantes: Rosario y Paita. El trabajo será posible gracias a las facilidades de acceso a la información (fuentes oficiales y empresariales) que surgen del hecho de que la tesista es de nacionalidad peruana y estudia en la Argentina. El estudio comenzará con la identificación de un conjunto de variables e indicadores clave, a los cuales se aplicarán técnicas de elaboración (cuantitativas) e interpretación (cualitativas). Las fuentes principales son las publicaciones de los entes administradores (ENAPRO, Rosario y ENAPU, Paita) y los datos oficiales de la balanza comercial de ambos países. Además se realizará una serie de entrevistas a funcionarios y empresarios de las dos ciudades.

OBJETIVOS

General:

- Aprovechar la experiencia de la concesión de la administración del puerto de Rosario para redefinir las funciones del Enapu luego de la concesión.

Específico:

- Comparar las experiencias de conformación de entes autárquicos para la administración de los puertos de Paita y Rosario en el período previo a la concesión. Determinación de costos y redacción de pliegos de licitación.
- Comparar los puertos multipropósito de Paita y Rosario: calado, embarcaciones, mercaderías, tráfico, volumen. Analizar la evolución en el tiempo del volumen de mercaderías transportado y realizar proyecciones a futuro.
- Comparar las empresas que operan en los puertos de Paita y Rosario y los destinos de las mercaderías que pasan por cada uno. Determinar los costos de flete marítimo.
- Buscar otros puertos (similares y distintos) y comparar las variables para determinar la competitividad de los puertos de Paita y Rosario. (Los casos de Barcelona, Manila, El Callao y Bahía Blanca.)

CAPITULO I: “CONCESIÓN DE PUERTOS”

Puerto, Terminal o Recinto Portuario:

“Es el lugar de la costa defendido de los vientos y dispuesto para seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico y armamento; estos pueden ser naturales y artificiales.

Los puertos según su destino se clasifican en:

- 1) Puerto de Depósito: son aquellos en los cuales la mercadería puede ser desembarcada y luego almacenada en recintos linderos⁶ para su estacionamiento, manipulación, clasificación, verificación, etc.
- 2) Puerto Franco: es habilitado para ciertas importaciones y exportaciones.
- 3) Puerto Seco: es el lugar de las fronteras donde funciona una aduana”.

(Diccionario de Salvat)

Según la Ley N° 24093 (Argentina)

Puertos son los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo⁷ o completamiento de cargas.

Todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial requieren habilitación del Estado nacional.

Según el Proyecto de Ley N° 1728 (Perú)

Es un área litoral delimitada por condiciones físicas o artificiales que permite la instalación de una infraestructura destinada a la entrada y salida, atraque y permanencia de naves, y a la realización de operaciones de movilización y almacenamiento de carga, a la prestación de servicios a las naves, carga, pasajeros o tripulantes, actividades pesqueras, de transporte marítimo, deportes náuticos, turismo, remolque y construcción o reparación de naves.

Constituyen también, las bocas de salida y entrada del comercio exterior de una economía, en la medida que el grueso del intercambio comercial se realiza por vía marítima.

En estas leyes no se comprende a las infraestructuras, puertos e instalaciones que estén a cargo de las Fuerzas Armadas.

Ambos realizan sus tareas portuarias junto con Aduanas, que tiene a su cargo la atención de las operaciones en el muelle y el cobro del derecho de almacenaje.

El Puerto de Rosario es administrado por el Ente Administrador Puerto de Rosario (Enapro) y el de Paita por la Empresa Nacional de Puertos (Enapu). El primero cuenta con nueve miembros en el Consejo Directivo, de los cuales algunos son funcionarios provinciales, otros funcionarios municipales y otros representantes del sector privado. El segundo está integrado por once directivos entre los cuales hay representantes de distintos ministerios del gobierno nacional, del gobierno regional, y de la municipalidad.

Tanto el puerto de Paita como el de Rosario cumplen una trascendente función debido a su ubicación geográfica, constituyéndolos en un importante y permanente medio

de transporte por agua de la gran mayoría de los productos que importan y exportan, los respectivos países, ya sea por mar y por río.

Rosario es un puerto de río con industrias sin exenciones de ningún tipo y Paita es puerto de mar con zona franca industrial.

Poseen excelentes vinculaciones con el transporte terrestre que permite acercar la mercadería a los puertos, ya sea por camiones en ambos y por trenes nada más en Rosario.

Las autoridades portuarias podrán otorgar temporalmente la administración de la infraestructura al sector privado, a través de la concesión (este tema se hablará más adelante) u otras modalidades reconocidas en las respectivas leyes; cediendo la explotación de los puertos, instalaciones y servicios conexos a fin de reparar, modificar, ampliar, o reducir las instalaciones existentes o construir nuevas, para la prestación de servicios portuarios. No pudiendo impedir el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura portuaria que éstos requieren necesariamente para proveer sus servicios.

Es importante resaltar también la utilización óptima de la mano de obra, la manipulación más eficaz de la carga; utilización intensiva del intercambio electrónico de datos; procedimientos simplificados; y la utilización eficiente del equipo.

Los cambios actuales han generado la búsqueda de la máxima eficiencia en el conjunto de redes y sistemas de transporte en la que los puertos son un eslabón esencial; esto se debe a los avances en la construcción y especialización de nuevos buques que implican la adaptación de los puertos y sus equipamientos. Aunque las transformaciones de los puertos son muy confusas, se puede destacar algunos cambios:

- Crecimiento del tráfico marítimo total en los últimos años.
- Incremento en el transporte marítimo de los diferentes tipos de mercancías.
- Desarrollo de terminales especializadas para mercancías de distinto tipo. La superficie terrestre, el utillaje⁵ de carga y descarga de los buques, los almacenes en tierra, la manipulación de la mercancía y la conexión con los modos de transporte terrestre con su tipo específico de producto para su carga o descarga en la terminal, lo que supone una mayor eficiencia en la manipulación portuaria, teniendo un menor costo de todo el conjunto de los transportes.
- Muchos puertos que tienen elevados niveles de movimiento de Carga General han ido constituyendo en el interior de su área o muy cerca a ella importantes superficies terrestres dedicadas a actividades logísticas y de distribución; acompañado del embalaje, facturación de productos, agrupamiento o ruptura de cargas, etc.; esta característica se puede observar en el caso del puerto de Paita.

Concesión

En todo el mundo surge la necesidad de modernizar los puertos estatales administrados y operados por los gobiernos a fin de que puedan responder cabalmente a las exigencias que plantea la globalización de la economía. En este proceso, es fundamental que las medidas adoptadas se traduzcan en un incremento importante de la productividad y en una reducción sustancial de los costos. Es indudable que para lograr esos objetivos, es preciso realizar grandes esfuerzos y actuar con una enorme capacidad de decisión para vencer la inercia provocada por décadas de regulación, tráfico de influencias y, en algunos casos, corrupción estatal.

Las concesiones se han convertido en América Latina en un importante mecanismo para atraer financiamiento y gestión privada.

Para lograr un funcionamiento eficiente de los puertos estatales, es preciso asegurar la participación privada en la prestación de los servicios y el manejo de las instalaciones (CEPAL, 1999). Asimismo, los puertos deben contar con una mano de obra altamente capacitada, permeable a las necesidades del mercado, maquinaria e instalaciones modernas y sistemas electrónicos para el procesamiento de la documentación. Por último, deben asegurar un acceso adecuado a los medios de transportes marítimos y terrestres. Para cumplir con estos objetivos, será necesario que los gobiernos adopten un marco normativo en que se establezcan las bases para la participación privada y procedan a una reforma laboral orientada hacia el mercado. Al mismo tiempo, los gobiernos deberán conservar un control adecuado de las actividades portuarias a fin de asegurar que ninguno de los actores pueda hacer caso omiso de las fuerzas del mercado, exigir rentas monopólicas o pasar por alto externalidades como el medio ambiente marino. Muchos gobiernos han decidido iniciar ese proceso y han optado por la elaboración de bases que permitan la participación privada en los puertos.

“Toda ocupación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal con obras o instalaciones no desmontables estará sujeta a previa concesión otorgada por la Administración del Estado, a personas jurídicas nacionales y extranjeras”. (Ley de Costas)

El otorgamiento de la concesión, no exime al Estado o titular de la obtención de las concesiones y autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones Públicas en materia de puertos.

El concesionario tiene derecho a explotar la infraestructura portuaria otorgada en concesión para la prestación de servicios portuarios públicos, siendo la misma sujeta a mejoras, ampliaciones o similares. Así mismo tiene la obligación de cumplir con las condiciones, plazos, términos y compromisos asumidos en el contrato. También tendrá la facultad de fijar la tarifa por los servicios que preste y por el uso de los bienes que explote directamente, siendo estos no discriminatorios o monopólicos. (Proyecto de ley N° 1728)

El plazo será el que se determine en el título correspondiente. Estos plazos no podrán exceder de treinta años, permitiendo la amortización racional de las inversiones acordadas entre las partes. La concesión puede ser renovable a igual término.

El derecho de cualquier Concesión Portuaria es transferible como un solo todo y únicamente al que reuniere los requisitos que la Ley y su Reglamento establece para ser concesionario de una concesión portuaria.

Podemos concluir diciendo algunas cuestiones que se pueden comparar entre ambos puertos:

- En la actualidad, los puertos estatales de la Argentina se han entregado en concesión a empresas privadas, mientras que en Perú recién está incursionando en este tema.

Tanto ENAPRO como ENAPU han otorgado la concesión de los puertos de Rosario y de Paita con la finalidad primordial de modernizar y operar el terminal portuario, por un período de treinta años, este plazo puede ser modificado en caso de que las

empresas a las que ha sido otorgada la concesión hagan un mal manejo de la infraestructura portuaria o no cumplan con las pautas de inversión establecidas en el contrato. Este último fue el caso de la empresa filipina, concesionaria inicial del puerto de Rosario.

Debido a que Argentina ya tiene experiencia en la concesión, cada diez años evalúa los acuerdos a fin de determinar si el concesionario ha dado cumplimiento a las metas establecidas con respecto a: la introducción de tecnologías modernas para la manipulación de la carga, el incremento de la productividad y la reducción de los costos. Las concesiones están sujetas al cumplimiento de las normas de la Administración General de Puertos, la Administración General de Aduanas y los servicios públicos.

- De las reformas portuarias que han hecho Argentina, Brasil, Chile y México, podemos apreciar que en ninguno de los modelos se ha producido una privatización total, sino solo actos administrativos, como son las concesiones o las ventas de derechos en sociedades concesionarias, pero no la libre disposición de ellos al mejor postor. Adaptándose al nuevo modelo macroeconómico mundial.
- La empresa encargada de dar la concesión en Perú es “Pro Inversión” y en Argentina la encargada es la “Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables”.
- Las concesiones portuarias resultan tener enorme importancia no sólo desde una óptica económica o comercial, sino también en términos de estrategia y seguridad nacional: el Perú cuenta con una ubicación geográfica privilegiada justo a mitad de camino de la costa del pacífico sudamericano por lo que tiene enorme potencial para convertirse en los próximos años en el centro de acopio de las exportaciones de la región hacia la cuenca del Asia-Pacífico. Es evidente que con

la próxima integración vial con el Brasil, el peso y el valor de los puertos peruanos se multiplicará exponencialmente y es por ello que la política portuaria no sea supeditada a los intereses de países limítrofes que podrían ser nuestros competidores directos por la hegemonía del comercio marítimo de la región.

- El puerto de Rosario ofrece excelentes vinculaciones terrestres con el frente fluvial industrial, Córdoba-Cuyo, Chile / Océano Pacífico y Noroeste (Bolivia). Por otra parte, la instalación de la Empresa General Motors (cercana a Rosario) da origen a importantes movimientos de exportación e importación, para los cuales el puerto de Rosario ofrece una inmejorable ubicación como centro de transferencia de cargas.

CAPITULO II: “PUERTO DE PAITA - PERÚ”

“Este es Paita, el puerto que todos los piratas, guiados por el sino de una fatal estrella, como si se tratara de una esquivada doncella; venían de otros mares a darle serenatas al son de fragorosa música de fragatas.” (Enrique López Albújar). (Ver figura nº 3: Vista panorámica de la ciudad de Paita).

Puerto Marítimo de Paita

Por Ley 9454 del 4 de Diciembre de 1941, se ordena se contrate a una firma extranjera especializada, para que construya un Terminal Marítimo en el Puerto de Paita.

Por mar, la ciudad de Paita, se comunica con todos los puertos del mundo.

El puerto de Paita fue descubierto por la expedición del extremeño Pizarro Gonzales, en su segundo viaje ocurrido el año 1527. Es un enclave⁸ marítimo estratégico para la soberanía nacional.

Se encuentra ubicado a 152 millas de Pimentel y 38 millas de Talara; es el mejor de los abiertos en toda la costa, debido al constante comercio y a que lo frecuentan buques de todas las naciones.

Paita es el segundo puerto de importancia en el país, luego de El Callao; por su producción de frescos, conservas y harina de pescado, así como por los volúmenes de exportación de productos agroindustriales procedentes de diversos lugares de la región Piura. En la década del 70 se construyó el llamado Complejo Pesquero más importante del Perú. (Ver figura nº 4: Puerto de Paita).

Esta infraestructura portuaria, permite el acomodamiento de naves de alto bordo para la carga y descarga de productos de exportación e importación, constituyéndose en uno de los pilares de la Zona Franca Industrial de Paita.

Gracias a su ubicación geográfica es considerado puerto interoceánico, comercial, pesquero y agro-exportador. Cuenta además con línea submarina para el embarque y descarga de derivados de petróleo.

Los principales pescados de exportación son: merluza, anchoveta, jurel, caballa, perico, pota, moluscos, langostino, crustáceos y otros.

Mientras que en la agricultura son: el mango, banano orgánico (plátano), limón, arroz, espárragos, ají pprika, cebolla, maíz amarillo, algodón pima, etc.

Zona Franca Industrial (ZOFRI): Reto y esperanza paitaa

Es aquella área geográfica del territorio nacional perfectamente delimitado, que gozan de un régimen especial en materia aduanera, tributaria, cambiaria, laboral y financiera.

Tiene como propósito promover y desarrollar el proceso de industrialización de bienes y servicios destinados principalmente al mercado externo.

Las Zonas Francas Industriales y Zonas de Tratamiento Especial se crearon bajo la Ley 25100 del 29/09/1989; y bajo el Decreto Supremo N 6-90-PCM publicado el 26/07/1990. Es gobernado por una Junta de Administración.

Se encuentra ubicado en la Región Grau, zona de El Tablazo, provincia de Paita, a 3 km. del puerto, entre las vías de Paita a Sullana y la de Paita a Piura. Posee un área de terreno de 940.66 Has.

Sus principales objetivos son:

- Promover el desarrollo socio económico de la Región Grau, mediante el fomento de la actividad industrial.
- Constituirse como un polo de desarrollo interregional.

- Facilitar la transferencia de tecnología al sector nacional y generar nuevas fuentes de trabajo.
- Se estima que tendrá módulos agro-industriales e industriales: alimentos, textiles, madera, industria gráfica, no metálicos, químicos, metal-mecánica, ensamblaje, electrónicos, varios. (Manuel Dammert Ego Aguirre, 2008)

Concesión de Puertos del Perú

En noviembre de 1992, mediante el Decreto Ley N° 25882, se incluye a ENAPU en el proceso de privatización de las empresas del Estado. En 1997 se encarga al Comité Especial de Privatización de Puertos (CEPRI Puertos) los procesos de concesión de los puertos públicos. Este programa de concesión contempla la entrega al sector privado de los puertos de Paita, Salaverry, Chimbote, Callao, General San Martín, Matarani e Ilo. (*Ver figura n° 5: Mapa de los puertos concesionados y por concesionar*).

En innumerables ocasiones se ha demostrado que el Estado no es el mejor operador, ni tampoco el mejor empresario de la inversión pública; esto se debe al mal manejo que tienen los funcionarios públicos en la formulación de nuevos proyectos que en su mayoría ocasionan resultados nefastos.

Por tal motivo el Estado y el sector privado han formado una Asociación Pública Privadas (APPs) orientada a la rentabilidad social y económica. Dedicándose el Estado a gerenciar los puertos para así hacer a Perú un país más competitivo y el sector privado se dedique a construir con calidad y a mantener; logrando conjuntamente que el usuario disfrute de una infraestructura de calidad.

El verdadero conflicto no se encuentra en lo social ni en el mercado, sino en el gasto sin reintegro que realiza el Estado en obras públicas en las cuales no se les da

mantenimiento, y por otra parte se encuentra el cofinanciamiento de obras con bienestar social y mantenimiento vía la “APPs”. (CEPAL)

Sector privado	Participación público-privado	Sector privado
Proyecto de alta rentabilidad financiera	Proyecto de rentabilidad media (financiera baja/social alta)	Proyecto de alta rentabilidad social
Orientada por el mercado	Orientada mercado/Estado	Orientada por lo político y lo social
Agente directo: Empresas privadas	Agente directo: Estado/Empresas/Sociedad Civil	Agente directo: Estado

En el 2009, el 41.6% de la inversión privada se concentró en la concesión de los puertos marítimos y fluviales.

Concesión del Puerto de Paita

El Gobierno Regional de Piura tiene una responsabilidad en bien del desarrollo integral de Piura como centro logístico portuario de esta parte del país y del hemisferio sur hacia el mundo, gracias a su posición estratégica y ventajas comparativas: es una región que tiene recursos naturales y cuenta con cinco infraestructuras portuarias; siendo la concesión la vía más real y factible en nuestra actual coyuntura política, económica y global.

A su vez, la falta de concesión del puerto originaría el retraso y demora en el futuro portuario de Paita.

El presidente regional de Piura (Perú), Cesar Trelles Lara, reafirmó estar a favor de la concesión del puerto de Paita, debido a que permitirá modernizar su infraestructura, que tiene más de cuarenta años de antigüedad, originando un beneficio del desarrollo de Paita y de la Región (Piura).

La Terminal Portuaria de Paita tiene una profundidad máxima de 10 metros, un muelle de 350 metros y no cuenta con grúas modernas.

Con las obras de ampliación y equipamiento previstos alcanzará los 13 metros de profundidad operativa, 600 metros de muelle espigón y contará con modernas

grúas de patio lo cual permitirá mejorar su condición de puerto interoceánico, de esta manera avanzará hacia el desarrollo económico de su comunidad y se posicionará a Piura como una región que proveerá servicios portuarios y logísticos competitivos, para atender la carga del departamento, la macro región norte, permitiendo los flujos comerciales de Asia con Brasil (Manaos) aprovechando la infraestructura multimodal del Eje Multimodal del Amazonas del IIRSA⁹ (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana) conectado con el puerto fluvial de Yurimaguas. Poniéndose a la altura de los puertos de países vecinos como: Manta (Ecuador), Santa Marta (Colombia) y San Antonio (Chile); que muestran grandiosas construcciones portuarias. (Ver figura nº 5: Carretera Interoceánica).

La concesión no implica la venta del puerto sino que la inversión de recursos que hoy no tiene la Municipalidad, el Gobierno Regional, ni ENAPU, lo hará un inversionista privado que se espera que sea un operador portuario altamente calificado, para luego regresar a manos del Estado. (Diario “El tiempo”, 2009)

El operador deberá aportar un porcentaje de las utilidades mensuales que obtenga de los servicios prestados que deberá ir a un Fondo de Desarrollo para la provincia de Paita, lo cual permitirá que no solo tenga una infraestructura moderna, sino que tendrá recursos para financiar proyectos prioritarios de servicios de saneamiento, seguridad ciudadana y otros que demanda la población de Paita.

El puerto de Paita, ENAPU cobra a las embarcaciones sólo por el uso del muelle. Todos los servicios conexos: carga, estiba, desestiba, traslado, almacenamiento,

conservación y entrega al cliente son costos adicionales que paga el cliente a pequeños operadores.

En el 2008, la Terminal Portuario de Paita tuvo de ingresos seis millones seiscientos veinticuatro mil seiscientos cinco con sesenta dólares (U\$S 6´624 605,6) y de utilidades aproximadamente de tres millones quinientos mil dólares (\$3´500 000) y solo con este dinero se puede empezar a cumplir los plazos que el Gobierno le exige al inversionista privado. Pero los privatizadores consideran que estos pequeños ingresos no garantizan la “rentabilidad” esperada.

Lo que pretende ProInversión^(b) es una sola tarifa que implica todo el proceso, para lo cual esta institución desea dar en concesión el puerto. Paita será destino del integro del porcentaje que el Estado recibirá por concepto de contraprestación de la concesión.

En abril del 2008 ProInversión realizó un concurso de proyectos integrales para dar entrega en concesión al sector privado del Terminal Portuario de Paita, estableciendo requisitos que deben cumplir el concesionario que tenga a su cargo el diseño, construcción, conservación, financiamiento y explotación de la Terminal Portuaria.

Pro Inversión estableció tres etapas que deberán cumplir los concesionarios que tengan a su cargo el puerto:

- **Primera etapa:** comprometerse a construir un nuevo muelle de contenedores, 12 hectáreas de patio de contenedores y un dragado de menos de 13 metros de profundidad.

- **Segunda etapa:** De acuerdo con el contrato de concesión, al llegar a los 180 mil TEU (cada TEU equivale a un contenedor de 20 pies), el concesionario deberá adquirir adicionalmente una grúa pórtico de muelle y dos grúas pórtico de patio.
- **Tercera etapa:** una vez que el tráfico de contenedores llegue a los 300 mil TEU, deberá:
 1. Reforzar el muelle espigón existente.
 2. Construir el área de respaldo.
 3. Adquirir dos grúas móviles.

(Ver figura nº 6: Terminal Portuario de Paita).

La inversión estimada para las obras mínimas exigidas en el contrato de concesión, ascenderá a US\$ 131 700 000 (sin IGV¹⁰). Además, se realizará una inversión adicional de US\$ 100 800 000 (sin IGV). (Pro Inversión)

El proceso que realizó ProInversión fue:

- Convocatoria del Concurso de Proyectos Integrales para la concesión del Terminal Portuario de Paita que se publicó en los diarios y en la página web de ProInversión el viernes 11 de abril de 2008.
- El 4 de marzo de 2009, el Consejo Directivo de PROINVERSIÓN aprobó la versión final del contrato de concesión.
- El 31 de marzo de 2009, se recibió las propuestas del postor precalificado Consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), el cual cumplió con lo exigido en las bases del contrato. Adjudicándose la buena pro a TPE quien ofreció las siguientes tarifas para el nuevo muelle de contenedores: US\$ 120 por contenedor de 20 pies y US\$ 151.43 por contenedor de 40 pies.

El Consorcio Terminales Portuarios Euroandinos está integrado por Tertir Terminais de Portugal, *Cosmos Agencia Marítima y Translei del Perú*; estas dos últimas empresas aparecen como peruanas. Una de ellas es sucursal de Terminais Portugal que se asoció a la española dragados que pertenece al Grupo Von Appen que maneja también la empresa Cosmos, la cual presentan como una de las empresas nacionales. El Grupo Von Appen pretende tener el control del muelle del Callao y conseguir el monopolio de las exportaciones de minerales.

TPE ofrece invertir por la Terminal Portuaria de Paita US\$227 800 000 y a su vez se compromete a invertir US\$100 800 000 en la infraestructura.

- El 9 de setiembre de 2009 representantes de TPE firmaron el documento que los acredita como concesionarios del Terminal Portuario de Paita, adelantándose al plazo original que era el 14 del mismo mes.

ProInversión les dio la concesión a pesar de que no cuentan con el capital suficiente requerido como aval para la concesión y no han cumplido con la carta fianza de US\$116 800 000 como garantía del cumplimiento del contrato e inversiones adicionales a desarrollar.

El concesionario en los dos primeros años no invertirá ni un dólar, aunque este plazo se podría ampliar a siete años, pero tendrá de utilidades un 98% dejando al Perú solo un 2%.

- El 8 de octubre TPE tomó posesión de la terminal por un periodo de 30 años, lo cual es una entrega irregular ya que ese día es el aniversario del máximo héroe peruano “Miguel Grau Seminario”.

El ministerio de transportes y comunicaciones (MTC) ha promulgado el decreto supremo NBA 032-2009-MTC con el cual aprueba el contrato de concesión de la Terminal

Portuaria de Paita. A su vez se ha realizado al contrato cuarenta cambios para favorecer a la empresa que ganó la concesión.

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario de fecha 16/03/2008 ha sido modificado arbitrariamente mediante el DS (Decreto Supremo) 011-2008-MTC que convierte a Paita en un puerto de cargas líquidas, enfocándose en el etanol y en el embarque y desembarque de cargas a granel.

Le quita autoridad portuaria regional de Piura, no teniendo competencia sobre Paita.

El objetivo del DS 0011-2008-MTC es cambiar la estrategia de los puertos de: Paita, Iquitos, Ilo, Pucallpa y Pisco afectando los intereses geopolíticos del Perú pero beneficiando al puerto de Manta (Ecuador) principal competidor del puerto de Paita y subordinando los objetivos a interés foráneos. Con este decreto se entregó por la suma de US\$14 000 000 al puerto de Paita a un solo operador, creando un monopolio.

Chile y Ecuador tienen como plan futuro sacar de funcionamiento al puerto de Paita, haciendo que el puerto de Manta gane las licitaciones¹¹ y beneficios; originado que el puerto de Paita se devalúe en el extranjero y quede en ruina.

No se puede usar la concesión del puerto de Paita como pretexto o como tabla de salvación o como una salida de la crisis económica global o para ser más competitivo con el TLC firmado con Estados Unidos. Si está en manos de ProInversión superar las fallas o imperfecciones o por lo menos plantear soluciones para reformarlo, ¿Por qué dar en concesión la infraestructura del puerto de Paita?

El pueblo de Paita sabe que su puerto ha mejorado mucho en calidad y eficiencia.

Paita debe ser escuchado para que de esta manera no se produzca un ilegal monopolio privado sobre la base de una infraestructura pública, y así evitar que a otro Estado se le otorguen atribuciones que afecten a la provincia y también para que no se origine un desarrollo portuario sobre la base de un esquema embaucador que nos conduzca a un “Faenón Portuario”, todo gracias a ProInversión y al presidente regional Cesar Trelles Lara.

Por el contrario una de las desventajas que causaría la concesión es:

- Restricción en el ingreso a personas ajenas al puerto.
- Privatización de una entidad del Estado.
- Establecer la tarifa que ellos deseen, por la ocupación del puerto a las diferentes empresas logísticas (Maersk, Ransa, Transa, etc.).
- Si la empresa no logra que haya suficientes ingresos en Paita, el Estado les pagará la diferencia. Es una inversión autofinanciada, ya que subsidiara toda la concesión con un ingreso mínimo mensual de 14 millones de dólares anuales siendo superior al monto invertido por el consorcio TPE.
- Tiene la libertad para establecer el precio de las tarifas, lo que originará el incremento del costo de vida en Piura.

CAPITULO III: “PUERTO DE ROSARIO-ARGENTINA”

Rosario era un puerto natural envidiable. Sus barrancas de 20 metros de altura y la profundidad del río permitían las exportaciones sin necesidad de construir muelles. La operación de embarque de cereales era muy sencilla.

(Ver figura nº 8: Ciudad de Rosario)

Puerto Fluvial de Rosario

Los orígenes de la ciudad de Rosario se remontan al siglo XVI cuando el Capitán Don Luis Romero de Pineda toma posesión del Saladillo y conforma la Estancia “La Inmaculada Concepción”.

Unos años más tarde en 1802, se planeaba la construcción del Puerto de Rosario que permitiría el tránsito de embarcaciones; comenzando en 1847 a tener trascendencia como puerto exportador debido a que brindaba a las provincias del centro y norte de la Argentina ventajas en costos y tiempo en comparación de los otros puertos del país. En 1852 el puerto de Rosario, fue puerto de la Confederación Argentina.

El puerto fluvial de Rosario es el más importante del río Paraná destacado por su conexión ferroviaria y centro portuario, llegando buques de gran calado desde el Río La Plata.

Rosario se desarrolló debido al aumento en la producción agrícola y a la intensificación de las actividades portuarias; es la segunda ciudad más importante de Argentina y tiene una posición geográficamente estratégica con respecto al sistema multimodal de transporte del país y del Cono Sur.

Situado en el Corredor Bioceánico^(c), une a Rosario con el Pacífico a través de Córdoba y Cuyo hasta Valparaíso (Chile). *(Ver figura nº 9: Mapa del corredor Bioceánico).*

Hacia el Océano Pacífico se sitúa, frente a la Vía Navegable Troncal Santa Fe y la Hidrovía Paraguay-Paraná; está vinculado con el centro y norte del país por medio de conexiones terrestres, adsorbiendo el tráfico de cargas del Mercosur y del Océano Pacífico.

Exporta cereales, heno, aceite de linaza, maíz, madera, pieles y lana.

Además cuenta con fábricas que procesan azúcar, harina, carnes y otros productos alimenticios contando con una industria diversificada.

El puerto de Rosario se encuentra ubicado a la orilla de la ciudad entre los km. 413,3 y 420,3 del río Paraná, espacio sobre el que se extiende la jurisdicción del Enapro.

Concesión del puerto de Rosario

En 1993 fue creado un ente público no estatal "Enapro" en la provincia de Santa Fe, para que se encargara de la administración y explotación del puerto como proceso de desregulación y descentralización de la actividad portuaria que realizaba el Estado mediante la Administración General de Puertos. Teniendo a su cargo a partir del 1 de noviembre de 1994 la administración del puerto de Rosario.

Enapro es el responsable de mantener en óptimas condiciones las redes de servicios de uso compartido y que se utilizan de apoyo a la operativa portuaria: playas ferroviarias y vías, accesos y trama de circulación interna del puerto, fuerza motriz, iluminación, redes de agua potable y servicios contra incendio, etc.

El puerto de Rosario permite la navegación con un calado de 32 pies, Enapro tiene como plan estratégico que en un plazo de cuatro años logre tener un calado de 36 pies.

Su jurisdicción como autoridad portuaria se extiende sobre: Terminal Multipropósito (1 y 2); Terminal de Granos (4 y 7); Terminal de Pasajeros: Estación Fluvial; Otros

empresarios e inversiones y Puerto de Negocios de Rosario, de las cuales a continuación se hablará. (Ver figura nº 10: Jurisdicción de Enapro).

- **Terminal Multipropósito 1 y 2:**

Cuenta con un total de 65 hectáreas, divididas en dos Terminales 1 y 2 (norte y sur) donde se desarrolla la actividad portuaria, permitiendo operar en menos tiempo con mejores costos operativos. Atiende cargas a granel, contenedores, fertilizantes, aceites vegetales, productos siderúrgicos, carbón, cemento, madera, mineral hierro, azúcar a granel y frutas (limón, naranja, etc.).

Ofrece servicios de carga, descarga, manipuleo y almacenaje de mercadería y atención a buques. Además cuenta con personal capacitado y equipamientos adecuados.

Dentro de su predio cuenta con 33 km de vías férreas, permitiendo de esta manera el ingreso directo de ferrocarriles *Nuevo Central Argentino, Ferro Expreso Pampeano, Ferrocarril General Belgrano y A.L.L.*

Enapro concesionó la terminal multipropósito en octubre del 2002 a la *Terminal Puerto Rosario S.A (TPR)* por un período de 30 años.

Terminal Puerto Rosario S.A. tiene como objetivo convertir el área portuaria en una terminal multipropósito que sea capaz de operar con distintos tipos de cargas teniendo niveles de competencia y de operatoria internacional.

TPR está liderado por el consorcio del puerto español Tarragona y por compañías argentinas que poseen un porcentaje de acciones minoritario, de las cuales los socios minoritarios son Guillermo Salazar Boero y Gustavo Shanahan; y como representante del grupo tarraconés es Jordi Pujol. Siendo este grupo el único postor en el proceso de subasta, ya que anteriormente el puerto de Rosario tuvo una mala concesión dada por los filipinos.

El objetivo que buscó Enapro a través de esta concesión fue: darle un funcionamiento conforme a las exigencias del mundo ya sea en competitividad y modernidad, para así convertirlo en un centro recolector y distribuidor de la producción central del país y del comercio exterior, incluyendo especialmente al Mercosur en su óptica. También estableció ciertas condiciones en la licitación del puerto de Rosario:

1. Pagar un canon fijo mensual de \$150 000 durante los primeros diez años de explotación, Enapro a cambio queda como cobrador de los derechos de muelle que pagan las embarcaciones cuando amarran.
2. Un plan de inversiones obligatorio orientado a: terminar el muelle, el galpón de fertilizantes y otros temas técnicos.

Enapro estableció que el concesionario debe hacer una inversión de U\$S10 000 000 en el mejoramiento de la infraestructura básica en un período mínimo de dos años y máximo de cinco años, así mismo contará con flexibilidad para decidir si desea invertir más.

En ese mismo mes, TPR comienza a iniciar las obras que contemplan el incremento de naves para almacenamiento de cargas múltiples y los arreglos en muelles; a su vez al siguiente año, 2003 durante los meses de: *abril* comienza a recuperar las cargas que anteriormente salían por Rosario consolidándolo como centro de transferencia para las cargas de la región e inicia el tratamiento de mercaderías agregándoles servicios adicionales; en *julio* empezaron las obras de un nuevo muelle de 200 metros, una nave de almacenamiento multipropósito y la renovación de la instalación eléctrica en las distintas zonas del puerto; y *en el mes de diciembre* obtuvo la calificación de la Bolsa de Comercio de Londres para

las operaciones de azúcar blanca que le permite a los productores que operan en el puerto dejar de pagar un sobrecosto al puerto de Buenos Aires para la autorización de los despachos ya que no necesitarán su intervención.

En el 2004 inauguraron la cámara frigorífica necesaria para las exportaciones de frutas.

Tres años después (2007), Guillermo Salazar Boero se convirtió en el accionista mayoritario de la Terminal Puerto Rosario debido al traspaso de acciones que realizó el empresario Orlando Vignatti; perjudicando de esta manera al grupo tarraconés que gerencia Jordi Pujol, ya que ahora tendrían un 30 por ciento de acciones de la concesión; Guillermo Salazar Boero poseería un 60 por ciento del capital y Gustavo Shanahan solo el 10 por ciento.

Salazar Boero se convirtió en el presidente de la Terminal Puerto Rosario, quien tomó a su cargo el puerto fluvial con miras a mejoras ya sea, en nuevas cargas y nuevas áreas de negocios; infraestructuras en los silos, seguridad y grúas porticas; y la llegada de dos de los principales operadores mundiales de líneas marítimas Maersk y Mediterranean Shipping Company (MSC).

El presidente de la Terminal Puertos Rosario, Guillermo Salazar Boero decidió vender su 60 por ciento de acciones en mayo del 2009 a Gustavo Shanahan accionista de un 10 por ciento y director del Enapro que representa a los concesionarios; absorbiendo así el 70 por ciento del capital accionario pero a la vez no modifica el 30 por ciento de acciones que posee el grupo de empresas de Tarragona ya que son acciones por contrato intransferible.

Gustavo Shanahan, nuevo presidente de TPR al hacerse cargo del puerto gestionó una auditoría interna, el cual dio un pasivo que circula alrededor de 100 000 000 de pesos es así que decidió realizar un concurso de acreedores para transparentar la

empresa; asegurando que no participaba en el gerenciamiento encabezado por el anterior presidente de TPR (Guillermo Salazar Boero) y lo que se busca es saber a ciencia cierta cuanto es lo que se adeuda mediante un espacio de negociación; teniendo como finalidad a su vez asegurar los casi 600 puestos de trabajo y avanzar en la normalización del puerto.

Gustavo Shanahan contrató hace 45 días a la empresa de servicios portuarios AOPSA, otra empresa del grupo Vicentín para que controle la operatoria de carga y descarga del puerto fluvial de Rosario. AOTSA opera en el puerto de Barranqueras (El Chaco, Argentina) hace 20 años.

Vicentín es una de las mayores industrias aceiteras y exportadoras agropecuarias de la Argentina que se encuentra en Santa Fe; es un operador de la Zona de Actividades Logísticas situada en la zona sur de la terminal y que realizará las mismas funciones antes mencionadas en la Terminal Puerto de Rosario. La aceitera planea ser el accionista mayoritario de las terminales I y II adquiriendo el 60 por ciento de las acciones, busca el control de un galpón y del amarradero que la Argentina otorgó a Paraguay como zona libre de impuestos (este amarradero no es utilizado ni por los importadores ni exportadores paraguayos, encontrándose en un estado deplorable). También cuenta con el apoyo del presidente de TPR y de Enapro.

- **Terminal de Granos VI y VII:**

Con anterioridad a la creación de Enapro, la Administración General de Puertos concesionó las Terminales Elevadoras de Granos 6 y 7 de la ex Junta Nacional de Granos a la empresa Servicios Portuarios S.A. (SEPORT).

Servicios Portuarios S.A. se creó el 10 de marzo de 1984, con la misión de recibir la producción de granos y derivados provenientes de los países del Mercosur.

Las terminales 6 y 7 se encuentran ubicadas en Ayolas y a la Costa del Río Paraná sobre el acceso sur de la Av. Circunvalación facilitando el acceso ferroviario y vial por rutas provinciales y nacionales de los camiones.

Estas terminales tienen una zona de influencia o hinterland que privilegia de la Pampa Húmeda.

Cuentan con: dos muelles de atraque aptos para la carga de dos buques que desempeñan su labor de forma independiente y simultánea a una capacidad que va desde 14 000 a 16 000 toneladas en un tiempo de 6 horas; una capacidad de almacenamiento de 220 000 toneladas en silos y entresilos; una playa propia para 350 camiones y otra playa concentradora donde se recepciona y clasifica de forma primaria a los camiones; tiene una estructura ferroviaria que le permite recibir vagones de trocha angosta; y dispone de una dársena¹² de cabotaje para realizar la descarga de hasta 3 barcazas atracadas simultáneamente provenientes de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

- **Terminal de pasajeros: Estación Fluvial**

El Enapro convirtió la Estación Fluvial Puerto de Rosario en una nueva Terminal Portuaria de Pasajeros debido a la cercana relación que hay entre la ciudad, su gente y el río.

Esta Terminal Portuaria de Pasajeros brinda prestaciones económicas y eficientes que son favorecidas por emprendimientos colaterales que integran la propuesta global y la actividad al desarrollo de la franja ribereña en el área central de la ciudad. A su vez están los emprendimientos gastronómicos, espacios de usos múltiples, zonas de actividades deportivas y el Museo Raúl Domínguez; tendiendo al turismo y a satisfacer a una población variada de gente de negocios.

Su principal objetivo de la Terminal de Pasajeros es contribuir al crecimiento de Rosario y de su rol en el Mercosur, brindando aspectos identificadores de Rosario como: el Monumento a la Bandera y la vista al Río Paraná.

- **Otros emprendimientos e inversiones:**

Astillero¹³: SABB

A inicios del año 2006 oficialmente se inauguró en el puerto de Rosario el 1º astillero de barcazas¹⁴ del país de la empresa ferro naval de capitales nacionales SABB.

Esta empresa situó un astillero para la construcción y botadura¹⁵ de barcazas destinadas al transporte de mineral de hierro y granos en general.

Además promueve la integración del Mercosur, da empleo a más de 400 operarios, sustituye las importaciones y está orientado al tráfico fluvial de cargas de los ríos: Paraná, Uruguay y Río de la Plata interior.

Zona de Reserva

Esta zona tiene un área de aproximadamente 40 hectáreas, es alargada en dirección al Río Paraná. Tiene 1 800 metros de longitud aproximadamente (800 metros del extremo sur y 1000 metros al norte).

Posee acceso vial y ferroviario, en cuanto a lo fluvial tiene gran aptitud natural ya que el eje del canal principal de navegación se extiende a 150 metros del sector sur de la zona y por tal no requiere dragado de mantenimiento.

Actualmente se encuentra sin operatoria portuaria pero a un futuro posibilitará la ampliación de las zonas portuarias existentes y servirá de área de expansión para actividades conexas.

- **Puerto de Negocios de Rosario:**

El puerto de Rosario con el objetivo de posicionarse como un área estratégica a nivel regional e impulsar el comercio internacional, brindando competitividad a los productos que se elaboran en la zona, el Enapro promovió un “Centro de Negocios Internacionales o llamado también Puerto de Negocios de Rosario”.

Este centro tiene como finalidad:

- * Entablar negocios internacionales, a través de la continua propagación de información en los negocios y de los vínculos que posibiliten acercar a los oferentes y demandantes de productos y servicios relacionados al comercio exterior.
- * Incrementar y promover la capacitación y los conocimientos en materia portuaria y de comercio exterior, a través de jornadas y seminarios.
- * Brindar asistencia a los empresarios y operadores realizando consultas de aspectos técnicos, portuarios, logísticos, económicos, financieros y fiscales a quienes desarrollan o tienen intención de realizar tareas en el mercado externo.

Se podría concluir este capítulo diciendo que:

- La Terminal Puerto de Rosario ha ido creciendo en sus actividades debido a las inversiones que ha realizado en las terminales (1 y 2) y con la llegada a Rosario de Mediterranean Shipping Company y Maersk, las dos grandes navieras internacionales. Se podría recordar que los concesionarios se hicieron cargo de un puerto al borde de la quiebra y mal catalogado en el mundo portuario.
- El puerto de Rosario cuenta con tecnología avanzada.
- Es importante que Enapro haga inversiones en dragados y en accesos terrestres para así acompañar la operación de lo privado. Este modelo en el mundo se llama Landlord.

- La mayoría de la carga general y contenedores de alto valor añadido con origen o destino al área de Rosario se llevan a cabo a través del puerto de Buenos Aires.
- Al comparar el puerto de Rosario y el de Bahía Blanca se puede decir que no existen diferencias en cuanto al sistema de gestión como puerto autónomo que avala la ley de puertos de Argentina, pero si ha habido mucha diferencia en la eficiencia histórica para administrar los espacios portuarios, ya que el puerto de Rosario tiene menos áreas que el puerto de Bahía Blanca.
- Existen restricciones en el ingreso a las terminales, a personal ajeno al puerto.
- Cuenta como aspecto positivo que al realizarse las concesiones se siguió manteniendo a su mismo personal.

Para poder adquirir mayor información de que está ocurriendo últimamente en el contexto portuario tuve el agrado y satisfacción de asistir a dos cursos relacionados al puerto de Rosario; "Puerto de Rosario, estrategias para su desarrollo" en el cual tuve el placer de conocer al Presidente de Enapro el Señor Ángel Elías que luego me brindaría información acerca del puerto; y el "I Foro de la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas" el cual me ayudó mucho a poder realizar este capítulo ya que en este foro asistieron personas muy vinculadas en el ámbito portuario como el señor Gustavo Anschutz que fue el único de los disertantes que me pudo responder las siguientes preguntas:

1) ¿Cuáles son los dos o tres principales problemas que se presentan al gestionar un puerto como el de Rosario?

El principal problema es Administrar bien los espacios portuarios, en este sentido, las Concesiones de Terminales para operadores privados es lo que más tiene impacto, pues si fallan los concesionarios (no hacen las inversiones previstas o

abandonan el negocio como ha pasado) el Puerto pierde competitividad. Además, es importante que la Administración del Puerto de Rosario (ENAPRO) haga las inversiones que se necesitan en dragados y en accesos terrestres que acompañen la operación de los privados. Este modelo de Gestión se llama en el Mundo Landlord.

2) ¿A qué se llama con propiedad "ingeniería portuaria"? ¿Tiene que ver con obras civiles portuarias, con logística o con gestión y organización?

Se llama landlord, al modelo de gestión portuaria en donde el estado administra infraestructuras básicas y concede la operación del puerto.

3) ¿Cuáles son las principales diferencias entre el puerto de Rosario y el de Bahía Blanca? De los puertos de otros países que usted conoce, ¿cuál es el más parecido al de Rosario? ¿Cuál tomaría como modelo?

No hay diferencias en cuanto al sistema de gestión como puerto autónomo que lo avala la ley de puertos Argentina, pero si ha habido mucha diferencia en la eficiencia histórica para administrar esos espacios portuarios, además de que el puerto de Rosario tiene menos áreas que el de Bahía Blanca. El puerto de Rosario, lamentablemente ha tenido unos problemas en el pasado de adjudicaciones de la terminal de cargas generales y contenedores, que lo ha relegado en el manejo de estas cargas y ahora parece encauzarse de nuevo. El manejo profesionalizado y empresarial de la gestión portuaria pública es muy importante para una gestión exitosa, esto es, que si bien está en el directorio representando funcionarios de gobierno, la gestión sea empresaria.

CAPÍTULO IV: CONCLUSIONES

Un plan de privatización de servicios portuarios debe contar con el consenso de la mayoría de las fuerzas políticas. En Rosario esto se logró gracias a entidades como la Bolsa de Comercio, entre otras, que convencieron a políticos de distintas tendencias de las ventajas del proyecto.

Es muy importante que los pliegos de licitación sean claros en las cláusulas de rescisión, porque cualquier omisión puede traer problemas en futuros juicios. La compañía que se haga cargo de los puertos debe declarar un plan de inversiones y cumplirlo. El no cumplimiento tiene que figurar entre las cláusulas de rescisión. Esto salvó al municipio de Rosario de un juicio millonario cuando se fueron los filipinos.

Los objetivos principales que plantean a través de un plan de inversión por parte de los concesionarios para mejoras del puerto no deben modificarse cuando se cambia de gobierno ya que esto siempre trae atrasos al proyecto.

La ley de puertos de Argentina apoyó la inversión privada pero dejó sin funciones al Estado, causando un desequilibrio en inversiones de infraestructura de transporte y logística. Si no es acompañada por el Estado, hay inversiones que la empresa concesionaria no puede realizarlas, lo que le hace perder competitividad y perder la posibilidad de inserción a nuevos mercados y cargas.

En el Perú hay una sociedad pública-privada, llamada “Asociación Pública Privada”, que alienta la inversión privada y promueve la idea de distribuir las ganancias generadas con mayor equidad, lo cual permite brindar al usuario infraestructura de calidad.

Las inversiones en los puertos siempre han venido del sector privado y no del Estado, debido al mal manejo que siempre tuvo de sus empresas, originando siempre una carga para los contribuyentes en vez de un beneficio. Hoy el paradigma Toolport, en el cual el Estado tiene las funciones de operar, administrar y controlar los puertos está en decadencia, mientras que el modelo Landlord, en el cual la operación está en manos del sector privado (el de los puertos de la Argentina) se observa un mejor manejo operativo, más inversiones y cumplimiento de la normativa.

Durante el periodo 2008 – 2009 la competitividad portuaria ubicó a la Argentina en el puesto 91 y al Perú en el 127 (de un total de 134 países) en orden de calidad de servicios portuarios.

El desarrollo y crecimiento de los puertos debe ir de la mano del cuidado del medio ambiente, haciendo uso de cortinas verdes, producción limpia, tecnologías modernas, y promoviendo la organización social.

Los puertos deben ser centros generadores de tecnología y trabajo, y no deben ser símbolo de conflictos entre los trabajadores de las terminales ni con el Estado.

Los puertos de Rosario y Paita cuentan con el privilegio de que dos de los grandes operadores mundiales como las líneas marítimas Mediterranean Shipping Company y Maersk, afianzando su operatoria logística y comercial en el negocio de transporte de contenedores, se instalaron con sus oficinas en ambas ciudades.

El puerto de Paita cuenta solo con la terminal multipropósito a diferencia del puerto de Rosario que además de las terminales multipropósitos, tiene la terminal de granos, estación fluvial, centro de negocios, astillero y zona de reserva; así pues

el puerto de Paita debe tomar de ejemplo el progreso de la ciudad-puerto de Rosario creando nuevos vínculos con mercados y empresarios.

Ambos puertos al estar ubicados en una zona geográficamente estratégica permite a ambas ciudades la posibilidad de incrementar vínculos de negocios con sus países vecinos y con el resto del mundo, ya sea por el puerto marítimo Interoceánico de Paita (Perú) y el puerto fluvial Bioceánico Rosario (Argentina).

Al realizar esta tesina se presentaron varios problemas en su desarrollo debido a que en los últimos meses hubo cambios significativos en ambos puertos: en el caso de Rosario, hubo se retiró el accionista mayoritario y hubo problemas con acreedores; en el caso de Paita, recién se firmó el contrato de concesiones el 9 de setiembre, la empresa aparentemente no cuenta con el capital y hubo un aumento de tarifas portuarias para los operadores.

Una posibilidad que se puede plantear antes realizar una inversión en el ámbito portuario es de realizar un estudio matemático el cual se trata de un programa de informática que permite proyectar en 3D la infraestructura en la cual desea invertir el empresario para observar si conviene o no realizar una inversión millonaria en los puertos. Aunque lamentablemente esta tecnología no es muy frecuente de ser utilizada en Latinoamérica por sus altos costos.

CITAS BIBLIOGRÁFICAS

- * Angel Elías, Presidente Enapro, 5/9/2008, Un Puerto más productivo.
- * <http://www.babylon.com>, 2008, Puerto.
- * Cronica viva, 17/9/2008, Paita: la tierra de Miguel Grau.
- * Diario El Regional de Piura, 30/6/2007, Paita defiende dignidad nacional.
- * Diccionario Enciclopédico Salvat, Tomo X, página 259, Puerto.
- * Enapro, 18/9/2008, El puerto de Rosario sigue creciendo.
- * Enapro, 13/8/2008, El Consejo Portuario Argentino.
- * Iprofesional, 1/10/2008, Habilitan al puerto de Santa Fe.
- * <http://www.maticesdeopinion.com>, 21/6/2008, Futuro Geopolítico.
- * Manuel Dammert Ego Aguirre, 2008, Para competir en el transporte marítimo mundial Paita puede convertirse en Mega puerto.
- * Carlos Bermúdez, 2003, La ubicación Geo-estratégica del Puerto Rosario sus potencialidades de crecimiento.
- * Periódico “El Tiempo”, Piura – Perú (Sábado, 28 de febrero de 2009), página 3, actualidad.
- * Periódico “El Tiempo”, Piura – Perú (Miércoles, 4 de marzo de 2009), página 10, regional.
- * José Antonio Touzett Arbaiza, 1958, Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Facultad de Medicina), Paita en el tiempo y el espacio.
- * Guía de Paita Histórico Turístico Paita, Setiembre 10 de 1991.
- * Revista SEMANA, Margarita Rosa Vega, Piura-Perú (Domingo, 29 de marzo de 2009).
- * Revista SEMANA, Política, Piura-Perú (Domingo, 29 de marzo de 2009).

- * A cien años de la habilitación de los puertos modernos, El Puerto de los Rosarinos, ENAPRO 1905 – 2005, página 50.
- * Anuario Portuario y Marítimo 2007, edición XXIX.
- * http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Paita.
- * <http://www.puertosdeargentina.com.ar/Rioparana/rosario.htm>
- * Ley de Costas 22 – 1988.
- * Proyecto de Ley N°1728.
- * Ley N°24093, http://www.sspvvn.gov.ar/ley_portuaria.html
- * www.enapro.com.ar/documentos/ley11011.pdf
- * www.iaea.org.ar/revistas/5/garcia.pdf
- * Larry Burkhalter, CEPAL (Comisión Económica Para América Latina y El Caribe), Santiago de Chile, 1999, Privatización portuaria: Bases, alternativas y consecuencias
- * Diario “El Regional” de Piura, 2007.
- * <http://www.mtc.gob.pe/indice/transportes.asp>
- * <http://www.andina.com.pe/Espanol/Noticia.aspx?id=8sbwR8Eqw+Q=>
- * <http://elpacificador2008.blogspot.com/2009/10/una-herida-abierta-en-el-corazon-de-los.html>
- * http://www.fao.org/fishery/countrysector/FI-CP_PE/es
- * <http://www.trabajo.gov.ar/left/licitaciones/index.htm>
- * <http://www.grupotorcello.com.ar/proyectos/Corredor%20bioceancio/index.ht>
- * <http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2009/07/25/politica/POLI-05.html>
- * <http://www.interlex.com.ar/contenido.php?idnoticia=13929>
- * http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=218275

- * <http://www.puntobiz.com.ar/noticia/articulo/753.html>
- * <http://www.puertoderosario.com.ar/>
- * http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=441594
- * http://www.bnamericas.com/news/infraestructura/Tarragona_Se_Adjudica_Concesion_de_Puerto_Rosario
- * <http://www.puntobiz.com.ar/index.php?acc=noticia&articulo=20911>
- * <http://www.rosarionet.com.ar/rnet/locales/notas.vsp?nid=38426>
- * <http://redaccionrosario.com/noticias/node/4605>
- * <http://www.cronista.com/notas/190385-vicentin-asume-la-logistica-puerto-rosario-e-iria-mas>
- * <http://www.cronista.com/notas/209934-vicentin-busca-quequedarse-el-puerto-rosario>
- * http://www.exporosario.com/index.php?module=articles&func=view&itemtype=17&catid=_121
- * <http://intranet.serviciosportuarios.com.ar/>
- * <http://fr.calameo.com/read/00003879961aef035825f>
- * Diccionario de la Real Academia Española.
- * <http://www.puntobiz.com.ar/noticia/articulo/16156.html>
- * <http://www.aippyc.org/>
- * <http://www.puntobiz.com.ar/noticia/articulo/5966.html>
- * www.chefotos.com/.../costanera-de-rosario.jpg
- * www.enapu.com.pe

GLOSARIO

- ¹**ENAPRO:** Ente Administrador Puerto Rosario.
- ²**ENAPU:** Empresa Nacional de Puertos es el administrador portuario que desarrolla actividades y servicios portuarios en los puertos de titularidad pública, de conformidad con el Decreto Legislativo N° 098.
- ³**Localidad:** provincia de Perú.
- ⁴**MERCOSUR:** Mercado Común Sur.
- ⁵**Utillaje:** conjunto de útiles, herramientas, maquinaria, implementos e instrumental de una industria.
- ⁶**Linderos:** límite entre dos territorios.
- ⁷**Alijo:** conjunto de género o mercancías de contrabando, que se transporta o compra de modo ilegal.
- ⁸**Enclave:** es una parte de territorio que está completamente rodeado por un territorio extranjero.
- ⁹**IIRSA:** Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Es una Iniciativa de los doce países sudamericanos que tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones bajo una visión regional.
- ¹⁰**IGV:** Impuesto General de Ventas (en Perú) o también es conocido en Argentina como IVA (Impuesto de Valor Agregado).
- ¹¹**Licitación:** es un mecanismo legal que permite a los organismos de gobierno adquirir o contratar bienes o servicios. Es un procedimiento administrativo por el cual la Administración invita a los interesados a que, sujetándose a las bases fijadas en el pliego de condiciones, formulen propuestas de las cuales se

seleccionará y aceptará (adjudicación) la más ventajosa, con lo cual quedará perfeccionado el contrato.

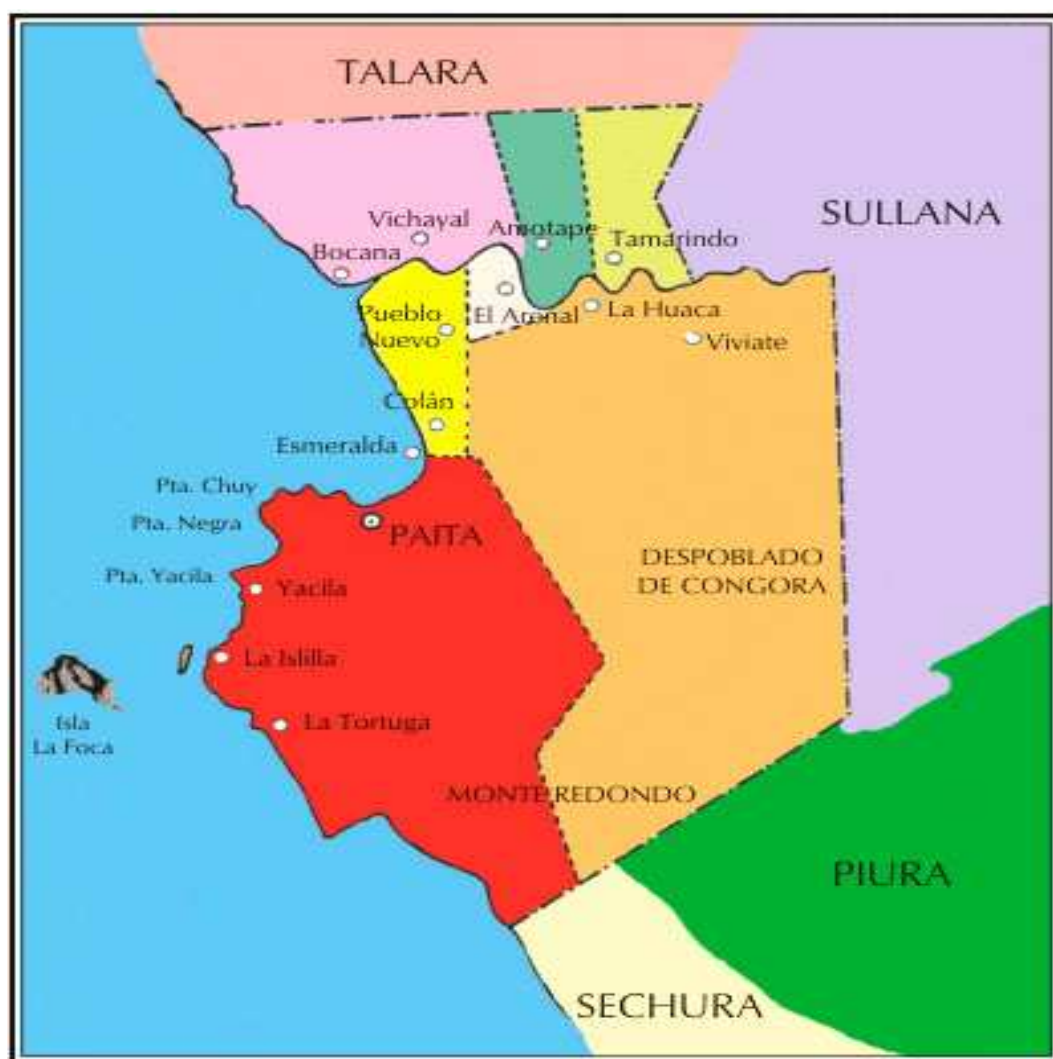
¹²**Dársena:** en aguas navegables, parte resguardada artificialmente para surgidero o para la cómoda carga y descarga de embarcaciones.

¹³**Astillero:** Establecimiento donde se construyen y reparan buques.

¹⁴**Barcaza:** Chalana que se acopla a otras para ser remolcada en la navegación fluvial.

¹⁵**Botadura:** Echar al agua un buque.

Figura n° 1: Mapa de Paita



Fuente: <http://www.cetussac.com/ubicacion.html>

Figura nº 2: Mapa de Rosario



Fuente: Enapro S.A.

Figura nº 3: Vista panorámica de la ciudad de Paita



Fuente: Ellen Grece Crespo Talledo.

Figura nº 4: Puerto de Paita



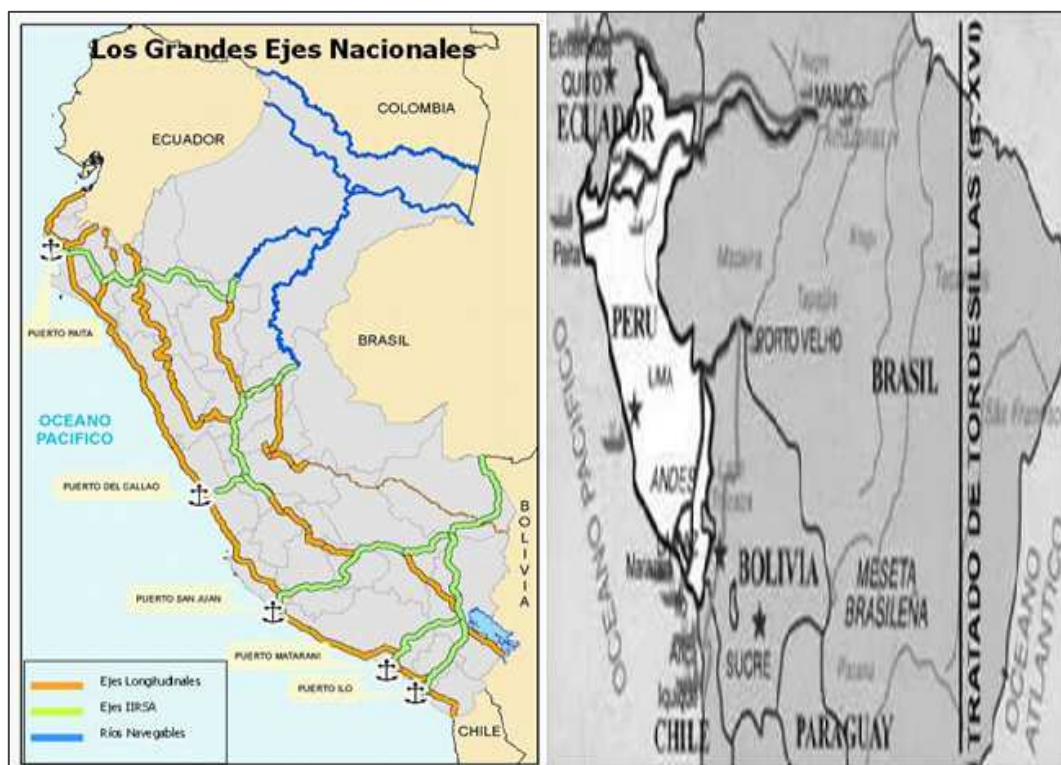
Fuente: Ellen Grece Crespo Talledo.

Figura nº 5: Mapa de los puertos concesionados y por concesionar



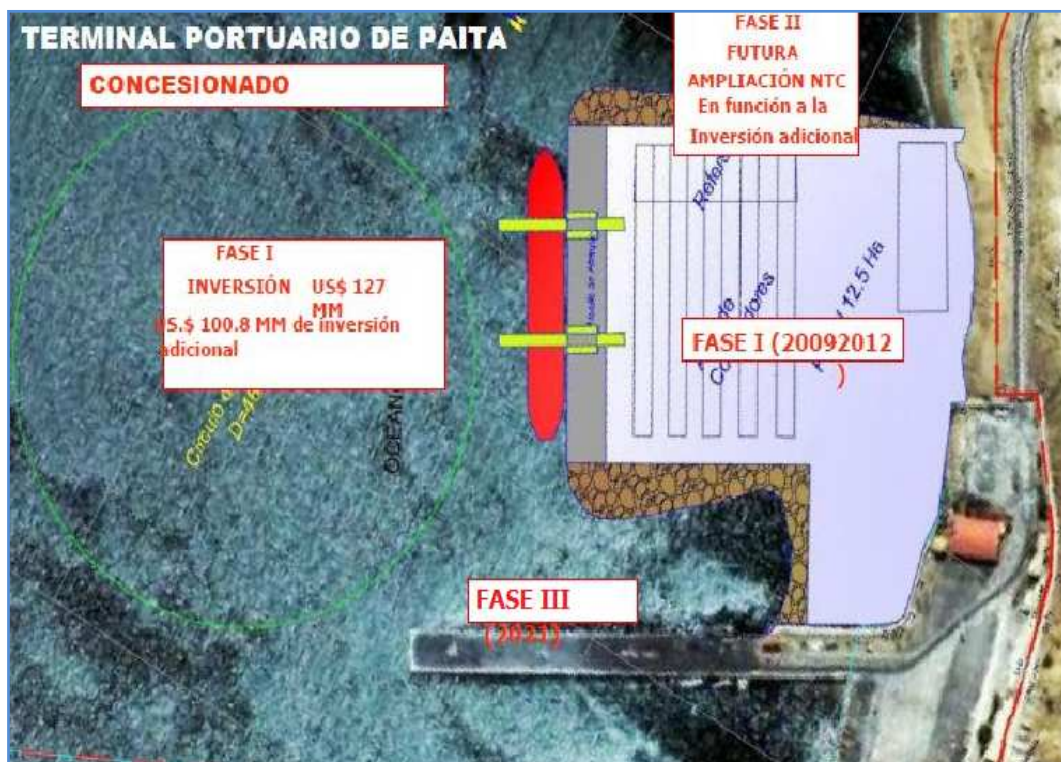
Fuente: ProInversión.

Figura n° 6: Carretera Interoceánica



Fuente: proinversion.gob.pe

Figura nº 7: Terminal Portuario de Paita



Fuente: ProInversión.

Figura: Enapu



Fuente: Ellen Grece Crespo Talledo.

Figura: Enapu



Fuente: Ellen Grece Crespo Talledo.

Figura: Enapu



Fuente: Ellen Grece Crespo Talledo.

Figura: Enapu



Fuente: Ellen Grece Crespo Talledo.

Figura: Enapu



Fuente: Ellen Grece Crespo Talledo.

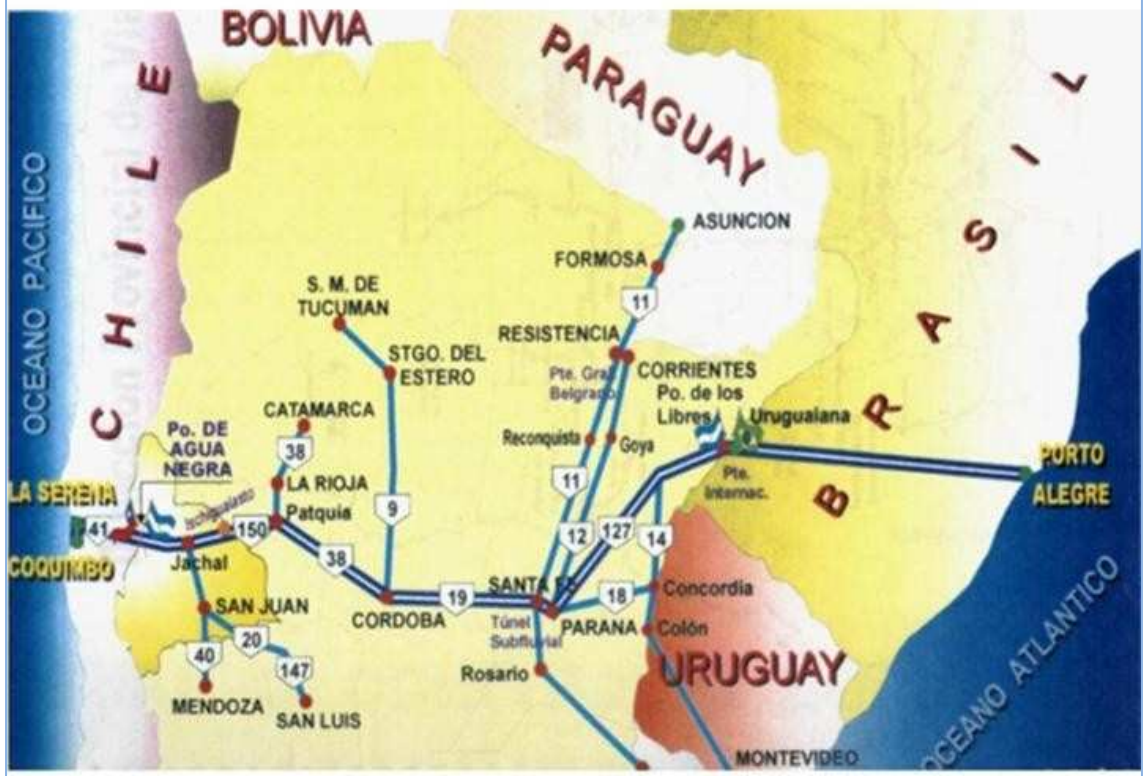
Figura nº8: Vista Panorámica de Rosario – Santa Fe - Argentina



Fuente: www.chefotos.com/.../costanera-de-rosario.jpg

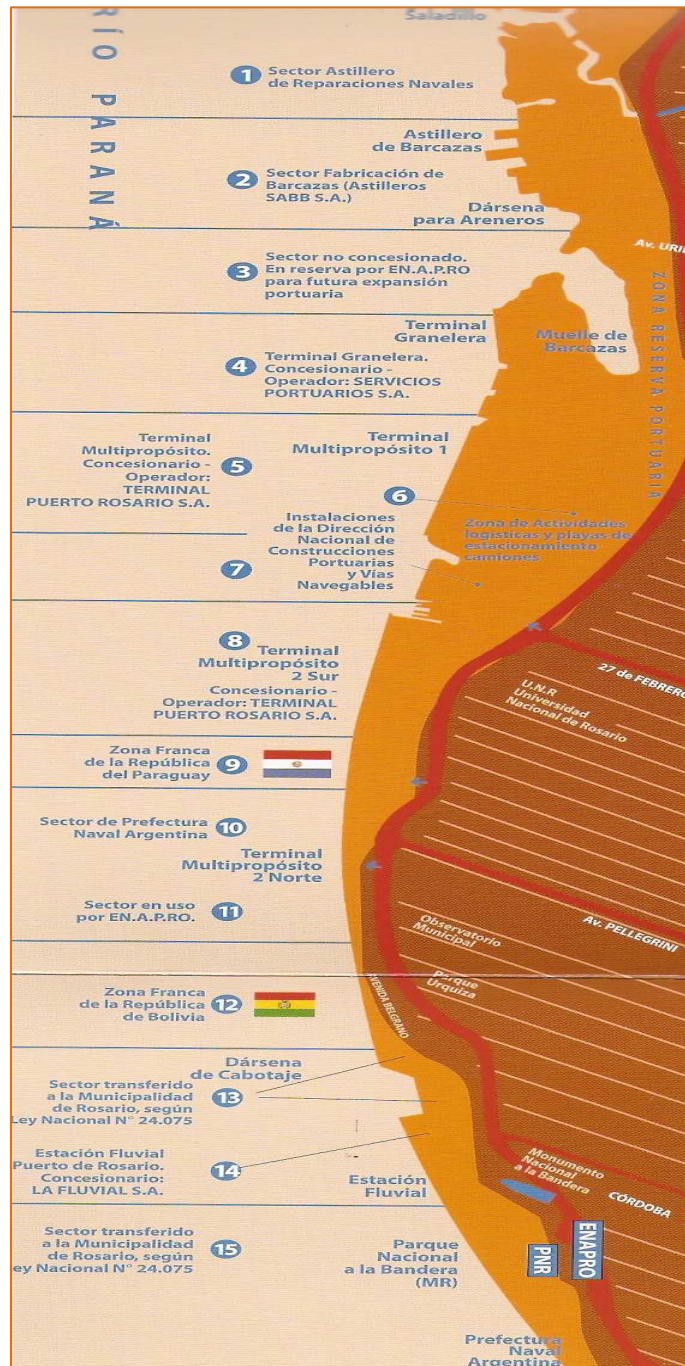
Figura nº 9: Mapa del corredor Bioceánico

En el siguiente gráfico se puede visualizar el corredor Bioceánico con sus vinculaciones viales. Además se muestra el recorrido total del corredor, que tiene una longitud aproximada de 2.460 km.



Fuente: <http://www.grupotorcello.com.ar/proyectos/Corredor%20bioceancio/index.htm>

Figura nº 10: Jurisdicción de Enapro



Fuente: Enapro

ANEXOS

^(a)Origen de la palabra Paita

Existen varias versiones que explican el origen de la palabra de la Provincia: Paita.

- Una de ellas dice que cuando los conquistadores españoles llegaron a nuestra localidad, por el año 1532, preguntaron por el nombre del jefe de la agrupación indígena, a lo que ellos contestaron “**tayta**”, entendiendo los españoles “Paita”.
- Otra versión es la que indica Mariano Paz Soldán, en su diccionario Geográfico Estadístico, explicando que la etimología de la palabra Paita, se deriva de dos voces provenientes del quechua.

PAY que significa desierto, y **TA** que es una partícula del acusativo AY.

- Informaciones históricas, afirman que en épocas pretéritas, existía en el antiquísimo pueblo de Colán, un anciano de apellido Payta, el cual por su edad trató de buscar la soledad que le procuraría tranquilidad y paz, saliendo de su pueblo y siguiendo la orilla del mar hasta llegar a donde actualmente vive los ciudadanos de Paita.

Cada vez que él juntaba suficiente cantidad de pescado, retornaba a Colán para dejar el producto de su trabajo. Esta operación se registró tantas veces que llegó el momento en que los indígenas de Colán al buscarlo decían “vamos a ver a Payta”.

(b) **Pro Inversión**

Misión: Promover la inversión no dependiente del Estado Peruano a cargo de agentes bajo régimen privado, con el fin de impulsar la competitividad del Perú y su desarrollo sostenible para mejorar el bienestar de la población.

Visión: Ser una agencia reconocida por los inversionistas y por la población como un eficaz aliado estratégico para el desarrollo de inversiones en el Perú.

Objetivos:

- 1) Promover las inversiones preferentemente descentralizadas en regiones y localidades:
 - Alentar y brindar asistencia a las autoridades regionales y locales para que compitan en la atracción de inversiones.
 - Estimular la formación de agrupaciones y organizaciones de la sociedad civil que apoyen la presencia de inversionistas.
 - Colaborar y asesorar a las autoridades regionales y locales en la promoción de proyectos viables de inversión.
 - Coordinar con el Consejo Nacional de Descentralización acciones y políticas conducentes al desarrollo de inversiones no dependientes del Estado Peruano.
 - Diseñar mecanismos de participación local en el proceso de atracción y atención de los inversionistas.
 - Coadyuvar en el proceso de conciliación entre las aspiraciones regionales y locales y las responsabilidades sociales de los inversionistas respecto al entorno y a la comunidad.
- 2) Priorizar la promoción de las inversiones que coadyuven a incrementar el empleo, la competitividad nacional y las exportaciones, conciliando los intereses nacionales, regionales y locales:

- Priorizar los proyectos a ser promovidos en función a la generación de empleo, impacto económico y aumento en las exportaciones.
 - Establecer un plan estratégico para el desarrollo y promoción de inversiones no dependientes del Estado Peruano.
 - Establecer mecanismos de cooperación y coordinación con entidades públicas y privadas para el desarrollo de proyectos.
 - Establecer mecanismos de coordinación con las misiones diplomáticas nacionales y extranjeras para el intercambio de información relativa a inversiones y potenciales inversionistas.
 - Mantener un banco de datos sobre variables relevantes para la promoción de las inversiones.
 - Atraer inversionistas de calidad reconocida, que transfieran tecnología de punta al país y que asuman responsabilidades respecto al desarrollo de su entorno social.
- 3) Mejorar la calidad y ampliar la cobertura de los servicios públicos y de la infraestructura mediante modalidades que alienten la participación de la inversión no dependiente del Estado Peruano:
- Promover y establecer modalidades para asociar la inversión no dependiente del Estado Peruano, tales como concesiones, usufructo, contratos de gestión y joint ventures, entre otras.
 - Articular los procesos de inversión no dependiente del Estado Peruano de manera que se maximice su impacto en la conectividad y competitividad de la economía.
 - Identificar y promover mecanismos de financiamiento para proyectos de inversión viable no dependiente del Estado Peruano.
 - Promover una adecuada participación de los organismos reguladores y de control en los procesos de promoción de inversión.

- Identificar nuevos servicios públicos e infraestructura que puedan ser mejorados mediante la participación de inversión viable no dependiente del Estado Peruano.
- 4) Promover una cultura favorable a la inversión no dependiente del Estado Peruano como medio de crecimiento y desarrollo económico y social:
- Alentar un clima propicio al desarrollo de inversiones no dependientes del Estado Peruano.
 - Establecer alianzas estratégicas con medios de comunicación y con organizaciones con ascendiente sobre la población en general (instituciones religiosas, centros educativos, cámaras de comercio, gremios, etc.) para crear redes de apoyo que difundan un mensaje favorable a la inversión no dependiente del Estado Peruano a nivel nacional, regional y local.
 - Diseñar una campaña de comunicación en medios que resalte los beneficios de la inversión no dependiente del Estado Peruano.
 - Diseñar y desarrollar programas y módulos de capacitación y apoyo sobre el trabajo de promoción de inversiones y mecanismos de participación de inversionistas para las autoridades regionales y locales.
 - Organizar seminarios, reuniones y otras formas de comunicación con grupos a nivel nacional, regional y local.
 - Difundir el nuevo rol de PROINVERSIÓN.
 - Evaluar periódicamente las condiciones existentes para los inversionistas, y los procesos de promoción de inversiones, así como su impacto, con el fin de mejorarlos y difundir los resultados alcanzados.
- 5) Desarrollar mecanismos orientados a la atracción de los inversionistas y a la atención de sus necesidades:
- Apoyar al inversionista facilitando la instalación y operación de sus proyectos.

- Identificar y eliminar barreras que obstaculicen la inversión en sectores de interés para el desarrollo sostenible del país.
 - Perfeccionar el modelo de convenio de estabilidad jurídica y hacer más transparente su otorgamiento.
 - Facilitar a los inversionistas el acceso a los beneficios del mecanismo de desarrollo limpio establecido en el Protocolo de Kyoto.
 - Identificar y brindar nuevos servicios de valor agregado a los inversionistas.
 - Identificar las tendencias de los procesos de inversión a nivel internacional y de las decisiones estratégicas de inversión de los actores internacionales.
 - Establecer alianzas estratégicas con organismos internacionales, entidades no gubernamentales, gremios y asociaciones que tengan por objeto el desarrollo de inversiones no dependientes del Estado Peruano.
 - Identificar y promover medidas que contribuyan a perfeccionar un marco legal atractivo para la inversión.
 - Coadyuvar a la difusión entre los inversionistas potenciales del rol y responsabilidad social que les corresponde respecto al entorno y a la comunidad.
- 6) Promover la imagen del país como ambiente propicio para las inversiones nacionales y extranjeras:
- Evaluar permanentemente el clima, receptividad y condiciones para el desarrollo de la inversión.
 - Construir y mantener actualizado un mensaje objetivo y positivo del Perú como ambiente propicio para las inversiones.
 - Mantener presencia permanente en medios y foros internacionales de inversión que cuenten con la atención de inversionistas de especial interés para el país.

- Diseñar e implementar un marco de cooperación con los organismos de promoción de inversiones y otros organismos internacionales.
- Participar en la elaboración de una estrategia conjunta de promoción de inversiones con organismos regionales.
- Negociar y suscribir convenios bilaterales de inversión.
- Convertir a PROINVERSIÓN en una Agencia de Promoción de Inversiones eficiente, reconocida por organizaciones internacionales de prestigio y por los inversionistas.
- Desarrollar y difundir una política atractiva de inversiones.
- Monitorear el nivel de competitividad del Perú como ambiente propicio para las inversiones y proponer medidas correctivas.

(c) **Corredor Bioceánico Central: situación de la legislación y las inversiones para su concreción**

Construir una vía interoceánica que conecte puertos del Pacífico (Coquimbo, Chile) y del Atlántico (Porto Alegre, Brasil) por el paso de Agua Negra en San Juan, Argentina, es una necesidad planteada desde hace más de una década. Esta vía es un instrumento “físico- territorial” que agilizaría el comercio de los países del Cono Sur Latinoamericano (MERCOSUR y Chile).

Su importancia estriba en que el Cono Sur necesita colocar su producción exportable en el mercado mundial, teniendo como objetivo principal los mercados del Asia-Pacífico. Esto provocaría un incremento en el comercio incentivando la producción exportable en las áreas de influencia del Corredor. La IV Región Chilena necesita la carga de los productores argentinos para que el funcionamiento del puerto de Coquimbo sea más dinámico de lo que es actualmente. Para lograrlo se requieren, entre otros, instrumentos legales y financieros.