

INICIATIVA PRIVADA AUTOFINANCIADA NUEVO TERMINAL PORTUARIO DE SAN JUAN DE MARCONA

Información a publicar en el portal web de PROINVERSIÓN, conforme a lo establecido en el literal a) del Numeral 45.1 del Artículo 45 del Decreto Supremo N° 410-2015-EF, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 que aprueba la Ley Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

Descripción General del Proyecto

Suscripción de un contrato de concesión para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de un nuevo terminal portuario de uso público, especializado en brindar servicios de almacenamiento y embarque de concentrados de hierro y cobre, así como los insumos de producción minera.

Nombre

Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona

Entidad Competente

Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN)

Antecedentes

Mediante Ley N° 28521, del 23 de mayo de 2005, se declaró de necesidad y utilidad pública la construcción de un megapuerto en el distrito de Marcona, provincia de Nazca, departamento de Ica, autorizándose al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a otorgar su administración bajo cualquiera de las modalidades previstas por las normas vigentes. Asimismo se dispuso su inclusión en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP).

La APN incorporó el Plan Maestro del Terminal Portuario San Juan de Marcona al PNDP, estableciendo un plan territorial donde se especifica el uso actual y futuro de las áreas acuáticas y terrestres del puerto y/o terminales portuarios, información respecto al movimiento estimado de carga y la perspectiva de atención de naves, así como diseños preliminares con las respectivas inversiones estimadas.

Mediante Decreto Supremo N° 009-2010-DE, del 10 de noviembre de 2010, se dispuso la independización registral y la transferencia gratuita a favor del MTC de un lote de 729,127.204 m² (72.91 Has.) de propiedad del Ministerio de Defensa – Marina de Guerra del Perú para promover la inversión privada y concesión del Terminal Portuario de San Juan de Marcona.

Área de influencia

El proyecto se desarrolla en la Bahía de San Juan de Marcona, distrito de Marcona, provincia de Nazca, departamento de Ica. En su área de influencia se concentran los flujos de cargas potenciales, los cuales utilizarían los servicios portuarios de uso público del futuro Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona.

El área de influencia directa comprende el distrito de Marcona, donde las principales actividades económicas son la minería, la pesca artesanal y el comercio.

El área de influencia indirecta incluye 29 provincias y 280 distritos de las regiones de Ica, Ayacucho, zona norte de Arequipa, Apurímac y Cusco.



Objetivos

- Cubrir el déficit de infraestructura y servicios públicos portuarios, con una primera fase orientada a carga de minerales, en concordancia con lo estipulado en el PNDP y el Plan Maestro del Terminal Portuario de San Juan de Marcona, elaborado por la APN.
- Atender la demanda actual y proyectada de los proyectos mineros en producción y exploración, así como de los proyectos mineros en cartera, ubicados dentro del área de influencia del nuevo terminal portuario.
- Aprovechar la principal bahía natural de aguas profundas y de condiciones geográficas privilegiadas del país, para desarrollar el mayor terminal portuario de uso público del país especializado en minerales y otras cargas, el cual permitirá el ingreso de naves de gran capacidad, con el beneficio de obtener fletes marítimos competitivos.
- Dinamizar la economía local y regional, generando actividades industriales y conexas y el incremento del empleo para la población local, a partir de la construcción del nuevo terminal portuario.

Clasificación del proyecto

Asociación Público Privada Autofinanciada

Diagnóstico sobre la provisión actual de la infraestructura

En la actualidad al no existir infraestructura portuaria en la bahía de San Juan, no se atiende demanda alguna ni existe oferta de servicios portuarios, por ende no se cuenta con registros sobre el movimiento de concentrados de hierro y otros minerales por vía marítima en dicha bahía.

Al respecto, la Mina Marcona (Shougang Hierro Perú S.A.) ubicada en el distrito de San Juan de Marcona, desde 1992 hasta la actualidad exporta grandes volúmenes de concentrados de hierro a través del muelle privado de San Nicolás.

La bahía de San Juan de Marcona cuenta con el único muelle operativo siendo del tipo Desembarcadero Pesquero Artesanal, con 112 m de largo por 7 m de ancho, el cual fue transferido al Gobierno Regional de Ica mediante Decreto Supremo N° 001-2012-PRODUCE, con fecha 10 de enero del 2012 del Ministerio de Producción.

Características de la Demanda y la Oferta Existente en Términos de Cobertura y Calidad

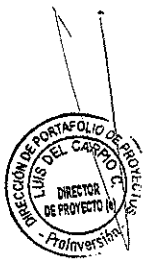
La zona de influencia del nuevo terminal portuario, comprende diversas provincias de los departamentos de Ica, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cuzco y Arequipa; se identifica las principales actividades económicas generadoras de carga.

Dentro de la actividad exportadora del Perú predominan los productos derivados de la minería tradicional (especialmente concentrados), que ha representado un gran porcentaje de las exportaciones en el año 2016, en gran parte proveniente de los departamentos que comprenden el área de influencia del terminal.

En dicha área existen yacimientos de hierro como el caso de Marcona, Pampa de Pongo, Acarí, Hierro Apurímac, entre otros, en tanto se han incrementado los proyectos mineros de cobre, aún en exploración. En fase de producción de hierro se encuentran Marcona operado por Shougang y en cobre las Bambas, operado por MMG Limited. Asimismo, se cuenta con unidades de producción de oro y plata en el área de influencia.

Demanda del Proyecto:

Se presentan escenarios de demanda sobre la base de la producción máxima proyectada (TM) a 30 años, según se indica en el siguiente cuadro:



Escenarios de demanda sobre la producción máxima proyectada			
Mineral	Proyecto Minero	Pesimista (miles de TM)	Moderado (miles de TM)
Hierro	Ampliación Marcona	6,031	6,031
	Pampa de Pongo	25,260	25,260
Cobre	Mina Justa	333	827
	Haqira		881
	Los Chancas		365
	Cotabambas		274
	Trapiche		365
	Anubia		80
Hierro, cobre, Zinc	Explotación de relaves	256	256
Total (TM)		31,889	34,340
Elaboración: MTC			

El escenario pesimista mostrado en el cuadro corresponde a la demanda proveniente de cuatro proyectos mineros ubicados en las inmediaciones del TP San Juan de Marcona, el cual sólo en hierro con un total de seis millones de toneladas anuales, vendría a ser la primera carga real confirmada para el proyecto portuario. Asimismo la iniciativa considera la explotación del proyecto minero Pampa de Pongo, el yacimiento de hierro más grande de Latinoamérica, y Mina Justa ubicado en el Distrito de Marcona, la cual tiene previsto iniciar operaciones de explotación en el año 2020.

Oferta portuaria:

Existen cuatro terminales portuarios que prestan servicios para la actual explotación de concentrados de minerales, los cuales son:

Terminales portuarios dentro del área de influencia del proyecto		
Uso	Terminal Portuario	Ubicación
Público	Terminal de Embarque de Minerales (TC)	Callao
	Terminal Internacional del Sur (TISUR)	Matarani, Arequipa
Privado	Shougang Hierro Perú	San Nicolas, Ica
	Souther Peru Cooper Corporation	Ilo Puerto
		Ilo Punta Capones
Elaboración: MTC		

Se muestra la oferta de servicios de terminales de uso público debido a que los de uso privado tienen una limitación para atender la carga de terceros, tal como lo establece el artículo 20° del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional.

En el caso de la explotación de proyectos de mineral de hierro ubicados en la región Apurímac, su transporte hacia cualquiera de los puertos resulta económicamente inviable, salvo que se ejecute el anhelado proyecto ferroviario San Juan de Marcona – Andahuaylas – Cusco lo mismo pasa para los proyectos de cobre, donde dichas distancias se convierten en valores críticos.

Los terminales portuarios existentes cuentan con almacenes que han sido especialmente construidos para ser destinados a proyectos mineros cercanos específicos, los cuales ocuparán casi a exclusividad dichas infraestructuras, lo que generaría una oferta - demanda para el almacenamiento.

Lo expuesto evidencia la necesidad de contar con una nueva alternativa de infraestructura portuaria para atender la demanda de los proyectos mineros dentro de la zona de influencia, ya que los actuales presentarían desventajas en cuanto a capacidad de almacenamiento e infraestructura limitada.

El nuevo terminal portuario permitirá el transporte intermodal y la consolidación del eje logístico de la carretera interoceánica hasta el Brasil, en términos de generación de potenciales flujos comerciales vinculados a la producción, explotación y transporte no solamente de minerales, sino



también de otros productos, lo que finalmente favorecerá el incremento de una demanda suficiente para justificar la inversión privada en un terminal multipropósito.

Niveles de Servicio

Tiempo de espera por nave: Para cualquier nave que vaya a ser atendida en el Terminal, no debería exceder de cuatro (4) horas, tiempo de espera significa periodo, medido en horas (o fracciones de esta), que inicia en la fecha y hora en que la Nave sea considerada como arribada al puerto de San Juan de Marcona y para lo cual el representante de la Nave ha solicitado su atraque, de acuerdo a los procedimientos de seguridad establecidos para tal efecto, y que termina en la fecha y hora en que el buque queda amarrado a muelle. El tiempo de espera no debe incluir los tiempos que no sean imputables al operador portuario.

Tiempo de inicio de embarque: Para este tipo de carga (minerales) y en la zona de influencia se encuentran establecidos en tres (3) horas, medidas desde el momento en que el buque este atracado a muelle para completar los protocolos obligatorios para un terminal especializado en embarques de concentrados de mineral e iniciar las operaciones de embarques de concentrados de mineral e iniciar las operaciones de embarque efectivas a bordo de la nave amarrada sus instalaciones portuarias. El tiempo de espera no debe incluir los tiempos que no sean imputables al operador portuario.

Indicadores de productividad: Los niveles de productividad deben ser un rendimiento neto no menor de 1,600 ton/hora, dicho indicador es tomado del contrato de concesión para transportadora Callao y Matarani.

Asimismo, corresponderá a las instancias pertinentes ampliar y desarrollar los niveles de servicios y productividad a ser exigidos como parte del presente proyecto.

Valor estimado de la inversión

La inversión estimada referencial correspondiente al compromiso de inversión u obras mínimas iniciales, ascienden a US\$ 378.4 millones. Las inversiones por obras de ampliación en función a la demanda se estiman en un total de US\$ 203.4 millones.

