

# INVERSIÓN PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA PORTUARIA: PROSPERIDAD ECONÓMICA Y MEJORA EN LA CALIDAD DE VIDA DE TODOS

**María Eugenia Yabar Guevara\***

*Cuando pensamos en inversión privada en infraestructura portuaria, nos imaginamos un puerto desarrollado, además de con bastante circulación. Es decir, nos imaginamos un país desarrollado. Pero, ¿acaso debe ser un país desarrollado para que haya inversión privada? ¿O es que debe haber inversión privada para que el país se vea desarrollado?*

*María Eugenia Yabar, desde su perspectiva como especialista en el derecho naviero, opina que es la inversión privada en los puertos la que genera el desarrollo del país. Además, menciona cuán viable y beneficiosa puede ser la inversión privada (para el empresario y para el Estado) en la infraestructura portuaria del Perú.*

\* Abogada. Socia del Estudio Olaechea Abogados.

## I. ANTECEDENTES

El artículo 58 de nuestra Constitución Política establece lo siguiente: “La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e **infraestructura**”. [El énfasis es nuestro].

La Constitución permite un espectro ilimitado de posibilidades para el desarrollo de las actividades de los inversionistas privados, el Estado no ha reservado para sí actividad económica alguna. Sin embargo, si bien el artículo 58 de la Constitución señala que el Perú se rige bajo una economía social de mercado donde la iniciativa privada es libre y el Estado asume un rol regulador, la confianza que se requiere para atraer inversiones privadas dependerá de una política económica coherente y de dotar de seguridad jurídica a un capital que está apostando por nuestro país.

En este sentido los gobiernos deben tener presente que el Estado debe no sólo reconocer sino además garantizar y promover las actividades de los particulares en el marco de la política económica de un Estado de Derecho, donde el Estado tiene un rol de regulador, que no compite con los particulares en la actuación empresarial sino que colabora con ellos, pero que se encuentra atento a los excesos que podrían generarse en el mercado<sup>1</sup>.

La relevancia que tiene la inversión privada para el desarrollo y crecimiento de un país es innegable. En este escenario, muchas veces los particulares son capaces de identificar diferentes nichos en los cuales están interesados en invertir, y dentro de éstos se ubica la infraestructura, indispensable para continuar con el desarrollo de nuestro país.

La falta de financiamiento para proyectos de infraestructura o de la capacidad técnica del Estado para llevarlos a cabo constituye

la principal traba para su desarrollo, la misma que tiene repercusiones en casi todos los sectores de la economía. Por ende, es preciso atraer recursos privados para lograr su modernización y optimización para convertirla en aliada y promotora del desarrollo económico de nuestro país. Por ello, es necesario que el Estado redefina inteligentemente las relaciones con el sector privado y mitigue los riesgos, mejorando las condiciones de seguridad en la inversión, especialmente en lo jurídico y en lo fiscal<sup>2</sup>.

## II. INVERSIONES PRIVADAS EN EL SECTOR PORTUARIO

El comercio exterior es el principal medio de generación de riqueza de un país. Es así que el objetivo primordial de las naciones a nivel mundial, hoy en día, es fortalecer y desarrollar los medios de transporte de bienes, tales como el marítimo, aéreo, terrestre así como sus servicios conexos indispensables para que la cadena logística no se interrumpa. Para lograrlo se busca promover la inversión en infraestructura terrestre, aeroportuaria y portuaria que permita alcanzar la prestación de servicios de alta calidad, eficiencia y competitividad.

En los últimos años, el comercio exterior en el Perú ha alcanzado un gran desarrollo, producto de la apertura comercial generada por la suscripción de diversos tratados de libre comercio internacionales y la mejora en los precios de las materias primas. La integración internacional ha otorgado una mayor relevancia a la inversión en la infraestructura portuaria y al desarrollo de nuevas tecnologías que se vuelven necesarias para atender la creciente demanda del tránsito de mercancías.

Bien sabido es ahora, que la inversión en infraestructura es fundamental y esto es especialmente relevante cuando se trata de puertos, pues el transporte acuático es sumamente importante ya que el 95%<sup>3</sup> del negocio internacional se realiza a través de esta vía.

<sup>1</sup> Gutiérrez Camacho, Walter. “La Constitución Comentada. Artículo por artículo”. Tomo I. Lima: Gaceta Jurídica. 2006. p. 788.

<sup>2</sup> Diario El Peruano. “Plan Nacional de Desarrollo Portuario”. En: Separata Especial. Sábado 19 de marzo de 2005. p. 3.

<sup>3</sup> D’Alessio Ipinza, Fernando. “Planeamiento Estratégico de los Principales Puertos del Perú”. Lima: Centrum, Pontificia Universidad Católica del Perú. 2012. p. 1.

Dentro del ámbito acuático, el transporte marítimo es el principal medio por el cual se trasladan mercancías a nivel mundial, los puertos nos conectan al mundo y constituyen factores dinámicos de transporte que constantemente se adaptan para satisfacer las demandas del comercio internacional<sup>4</sup>. Un país con grandes y modernas infraestructuras portuarias puede garantizar la mejora de la calidad de vida de sus habitantes, pues éstos son un gran nexo para las actividades de importación y exportación. Kurt J. Nagle (CEO y Presidente de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias) afirma lo siguiente: “La actividad de los puertos contribuye a la prosperidad económica de los países y en el incremento de la calidad de vida de sus habitantes. Por lo tanto, si entre los objetivos prioritarios de cada país está el mejorar la calidad de vida de sus habitantes, y estos mismos países tienen ventajas competitivas en sus costas para contar con puertos competitivos, el desarrollo de sus puertos debe ser parte de su agenda de desarrollo económico”.

Los puertos en general requieren de grandes inversiones para su diseño, construcción, operación y mantenimiento. En el mundo las inversiones en los puertos provienen de dos fuentes, las privadas y las públicas. Muchos de los puertos antiguos y grandes como Rotterdam fueron construidos con fondos públicos y aún se mantienen bajo la administración del Estado. Ahora, los puertos modernos tienen una configuración variada, es decir, dependiendo de la capacidad del Estado éstos serán financiados con más o menos recursos públicos, es evidente que en aquellos países en los que el Estado no cuenta con los recursos suficientes, la inversión privada es la mejor alternativa.

Un factor a considerar al momento de determinar la construcción de un puerto es la distancia que existe con respecto a los otros y a los mercados a los que éstos pretenden llegar, pues muchas veces se considera más importante la distancia económica que la geográfica, pues en ella se incluyen todos los costos y gastos en los que los usuarios de los puertos van a incurrir para trasladar sus mercancías de un lugar a otro. Tener puertos competitivos y eficientes es una meta que muchos quisieran alcanzar,

y sin embargo no todos pueden hacerlo, pues además de los recursos económicos necesarios también son importantes factores como la ubicación y el tamaño.

### III. LOS PUERTOS EN EL PERÚ

El Perú posee un extenso litoral en el Pacífico que alcanza los 3,079.50 Km. Actualmente cuenta con sesenta y cinco puertos, cuarenta y cinco de los cuales son marítimos, once fluviales y seis lacustres, siendo los más importantes Matarani, Paita y Callao.

La Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) tuvo en principio la administración de los puertos a nivel nacional. Sin embargo, en los últimos años se han otorgado diversas concesiones para hacer partícipe a los capitales privados en la actividad portuaria con la finalidad de modernizar su infraestructura y aumentar nuestra competitividad. Se han presentado algunas iniciativas privadas habiéndose a la fecha suscrito como consecuencia de una de ellas el Contrato de Concesión para el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao respondiendo a las necesidades que se originarán como consecuencia del inicio de las operaciones de diferentes yacimientos que requerirán de un puerto moderno y eficiente para la exportación de sus minerales.

Actualmente, además de los puertos privados de uso privado, el Estado realiza actividad portuaria, por medio de la operación de puertos administrados por él, a través de ENAPU y por puertos de titularidad pública administrados por empresas privadas, a través del otorgamiento de concesiones, tales como Matarani operado por Terminal Internacional del Sur S.A. - Tisur desde 1999; Paita operado por Terminales Portuarios Euroandinos desde 2009; Muelle Sur en el Terminal Portuario Callao operado por DP World desde 2010 y Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario Callao operado por APM Terminals Callao desde 2011<sup>5</sup>.

El Gobierno Peruano otorgó a DP World la concesión por treinta años de las operaciones

<sup>4</sup> D'Alessio Ipinza, Fernando. Op. cit. p. 2.

<sup>5</sup> Evaluación Financiera y Presupuestaria - III Trimestre 2011 - Corporación FONAFE.

de contenedores ubicados en la zona sur del Puerto del Callao. Con esto la capacidad de manejo de contenedores será de 750 mil contenedores por año, los que sumados a los 1.2 millones que mueve el Muelle Norte de ENAPU, dan un total de dos millones de contenedores anuales por el puerto del Callao<sup>6</sup>. Cabe señalar que DP World es uno de los tres operadores portuarios más importantes en el mundo.

Habiéndose adjudicado a APM Terminal la concesión del Muelle Norte también por un período de treinta años cuando este proyecto se concrete la capacidad del muelle será de 2.9 millones de TEU<sup>7</sup>.

El incremento de la participación de los particulares en la construcción y gestión de puertos ha traído consigo la modernización y mejora de los mismos lo que ha permitido por ejemplo mejorar la calificación respecto de la calidad de nuestros puertos, subiendo diez puestos en un período de tres o cuatro años<sup>8</sup>.

Como se puede apreciar, el compromiso de los particulares y del Estado es fundamental para lograr el desarrollo y llegar a niveles competitivos. Por un lado los privados cuentan con diversos recursos (como experiencia, recursos económicos, tecnología, entre otros) que pueden poner a disposición para desarrollar proyectos de gran envergadura y por otro lado, está la figura del Estado que debe garantizar reglas claras de juego para las inversiones, incluyendo la estabilidad y el respeto a los contratos suscritos.

Nos encontramos en un proceso de auge en la inversión en puertos, que nos obliga detenernos por un momento a analizar si nuestras modalidades de inversión permiten viabilizar los proyectos de infraestructura de forma eficiente y competitiva.

#### IV. MODALIDADES DE INVERSIÓN PRIVADA EN PUERTOS

El Estado reconoce la necesidad de la intervención privada para alcanzar sus objetivos y lineamientos de promover la competitividad internacional del sistema portuario nacional. De este modo, fomenta la participación del sector privado a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuario.

La Autoridad Portuaria Nacional es la institución encargada de liderar la reestructuración del sistema portuario y de adoptar las políticas necesarias para lograr la participación de los particulares en este proceso y que con ello se alcance el objetivo de dejar atrás las infraestructuras antiguas e inadecuadas y que se optimicen los espacios y servicios que se ofrecen en los puertos, haciendo que éstos sean más competitivos y eficientes.

Sin embargo, los proyectos privados deben guardar coherencia con la política portuaria nacional, por ello es necesario que los proyectos vayan acorde con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional con el fin de permitir la competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional<sup>9</sup>.

A continuación nos referiremos brevemente a dos formas de participación privada en el ámbito de la actividad portuaria nacional de acuerdo a la legislación vigente sobre la materia: (i) Autorizaciones, Habilitación y Licencia Portuaria; e, (ii) Iniciativa Privada.

##### A. Autorizaciones, Habilitaciones y Licencias Portuarias

El inversionista privado (sea persona natural

<sup>6</sup> LIRA SEGURA, Julio. "Ositran: Las tarifas del Muelle Sur serán 70% menores a las de Enapu". En: <http://gestion.pe/noticia/326434/ositran-tarifas-muelle-sur-seran-70-menores-enapu>.

<sup>7</sup> TEU (por sus siglas en inglés Twenty-foot Equivalent Unit), estas siglas hacen referencia a los contenedores de 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura.

<sup>8</sup> MIRÓ QUESADA, Francisco. En: Diario El Comercio. Negocios & Economía. Jueves 08 de marzo de 2012. p. B2.

<sup>9</sup> Artículo 4.1. de la Ley del Sistema Portuario Nacional "El Plan Nacional de Desarrollo Portuario es el documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional que tiene como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional. Este Plan es aprobado por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones en el marco de la política del sector transportes y comunicaciones".

o jurídica) que busque desarrollar proyectos de infraestructura portuarias, dentro de una zona portuaria debe observar ciertos pasos previos antes de iniciar sus actividades.

Según lo establecido por la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo 003-2004-MTC, la autoridad competente<sup>10</sup> podrá otorgar autorizaciones de uso de área acuática y franja ribereña y la habilitación portuaria que le permitirán al inversionista tener mayor información para determinar las necesidades y la viabilidad del proyecto bajo evaluación.

A continuación una breve descripción de las distintas clases de autorizaciones, de la habilitación portuaria y de la licencia portuaria que dan mérito a la implementación de proyectos de infraestructura portuaria.

1. Autorización temporal de uso de área acuática y franja ribereña

Dependiendo de las características del proyecto, el inversionista deberá presentar su solicitud ante la Autoridad Portuaria Nacional o ante la Autoridad Portuaria Regional<sup>11</sup>. A la solicitud se deberá adjuntar un Plan Maestro a ser elaborado de acuerdo a lo indicado en el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional<sup>12</sup> y en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Si el Plan Maestro contradice el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, no se enmarca dentro de los lineamientos de la Ley del Sistema Portuario Nacional o vulnera los derechos de terceros obtenidos con anterioridad, la solicitud será denegada.

Si los documentos están completos, la autoridad portuaria correspondiente dispondrá la publicación de la solicitud por una sola vez en el Diario Oficial El Peruano a fin de permitir que terceros legítimamente interesados se opongan. La publicación contiene las coordenadas y el plano del área solicitada.

A continuación un modelo de publicación:

**AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL**

**DATOS DE LA SOLICITUD:** Otorgamiento de Autorización Temporal de Uso de Área Acuática y Franja Ribereña para la realización de estudios, obras e instalaciones temporales necesarias para disponer de las facilidades para el embarque de productos líquidos.

**UBICACIÓN DE LA SOLICITUD:** Calera de Cata Cata, provincia de Ilo, departamento de Moquegua, con las coordenadas DATUM WGS-84 siguientes:

**AREA ACUATICA Y FRANJA RIBEREÑA SOLICITADA- DATUM WGS 84 (Zona 19)**

VERTICE	ANG. INTERNO	COORDENADAS UTM		COORDENADAS GEOGRAFICAS	
		EASTE (X)	NORTE (Y)	LONGITUD	LATITUD
V-1	37°40'52"	248.851.433	8.044.891.740	71°22'03.679"	17°40'17.077"
V-2	232°14'19"	248.877.382	8.044.844.589	71°22'02.298"	17°40'15.218"
V-3	232°16'25"	248.074.704	8.044.844.589	71°21'59.409"	17°40'15.488"
V-4	71°40'25"	248.064.367	8.044.807.875	71°21'52.381"	17°40'16.088"
V-5	173°26'58"	248.111.816	8.044.713.589	71°21'52.268"	17°40'13.254"
V-6	81°1'22"	248.164.600	8.044.866.875	71°21'52.264"	17°40'12.279"
V-7	101°14'48"	248.851.433	8.044.891.824	71°22'03.981"	17°40'08.587"

AREA = 79,818,08 m<sup>2</sup>

www.apn.gob.pe | Av. Santa Rosa 135  
La Perla, Callao - Perú | (51) 452-6226

<sup>10</sup> Un criterio se puede encontrar en el artículo 21 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, el mismo que precisa que:

- "Los puertos y terminales portuarios de titularidad pública, por su alcance y ámbito, se clasifican en:
- a. Nacionales a aquellos puertos y terminales portuarios, que:
    - I. Estén orientados principalmente a facilitar el transporte internacional de carga, pasajeros o correo y/o cuyo movimiento comercial este orientado principalmente al turismo y comercio exterior;
    - II. En sus operaciones tengan influencia en el movimiento económico de más de una región; y,
    - III. Que integren un sistema intermodal o multimodal de transporte vinculado a un proyecto bi-regional, multi-regional, macro-regional, binacional o continental.
  - b. Regionales, a aquellos puertos y terminales portuarios, que:
    - I. Estén orientados principalmente a facilitar el transporte de carga, pasajeros o correo a nivel nacional o en cabotaje, y tenga influencia básicamente en el movimiento económico de una Región;
    - II. No alcancen todos y cada uno de los requisitos para ser clasificados como nacionales.

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario establecerá el ámbito y calificará, de acuerdo a los criterios anteriores, a los puertos y terminales portuarios del Sistema Portuario Nacional."

Se entiende principalmente por cabotaje al transporte entre puertos peruanos, similar al concepto de vuelos domésticos.

<sup>11</sup> Ver Nota 10.

<sup>12</sup> Ver Artículo 12 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional.



PERÚ Autoridad Portuaria Nacional

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Unión Nacional frente a la Crisis Económica"

**AREA ACUÁTICA SOLICITADA 2**

VERTICE	COORDENADAS UTM		COORDENADAS GEOGRÁFICAS	
	ESTE (X)	NORTE (Y)	LONGITUD	LATITUD
F	248.993.439	8 044.844.599	71°21'58.303"	17°40'18.435"
G	249.029.678	8 044.844.599	71°21'57.747"	17°40'15.430"
E	248.988.936	8 044.260.263	71°21'55.087"	17°40'27.960"
H	249.095.246	8 044.255.898	71°21'54.875"	17°40'28.104"

AREA = 3,816.32 m<sup>2</sup>

**AREA DE FRANJA RIBEREÑA SOLICITADA**

VERTICE	COORDENADAS UTM		COORDENADAS GEOGRÁFICAS	
	ESTE (X)	NORTE (Y)	LONGITUD	LATITUD
E	248.995.006	8 044.260.263	71°21'55.087"	17°40'27.960"
L	249.099.600	8 044.253.058	71°21'54.732"	17°40'28.199"
H	249.095.246	8 044.255.898	71°21'54.875"	17°40'28.104"
M	249.099.643	8 044.228.308	71°21'55.748"	17°40'28.991"
N	249.078.697	8 044.218.241	71°21'55.452"	17°40'28.322"

AREA = 498.38 m<sup>2</sup>

AREA	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )
Area acuática 1 solicitada	73,816.08
Area acuática 2 solicitada	3,816.32
Area de franja ribereña	498.38
<b>AREA TOTAL</b>	<b>77,332.78 m<sup>2</sup></b>

3. FORMULACIÓN DE OBSERVACIONES: Los terceros legítimamente interesados, que se opongan al otorgamiento de la autorización temporal, sírvanse presentar por escrito ante la Autoridad Portuaria Nacional los documentos y pruebas que lo respalden, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la publicación de la solicitud, sito en la Av. Santa Rosa N° 135 - La Perla - Callao, Telefax: 4576226 Anexo 1603.

Callao, 08 de Abril de 2009

FRANK BOYLE ALVARADO  
Presidente del Directorio  
Autoridad Portuaria Nacional

www.apn.gob.pe | Av. Santa Rosa 135  
La Perla, Callao - Perú  
(51) 457-6226

Luego de consentida la resolución que resuelve la oposición o en caso de no haberse presentado oposición, la autorización temporal de uso de área acuática y franja ribereña será otorgada mediante Resolución Suprema refrendada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones previo informe técnico favorable aprobado por el Directorio de la autoridad portuaria competente y coordinación de esta última con la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Su plazo es de dos años, prorrogables por un año adicional.

Durante la vigencia de la autorización temporal, el inversionista privado tendrá el uso en exclusiva de la zona concedida pudiendo ejecutar obras e instalaciones de forma transitoria y pedir el otorgamiento de servidumbres temporales que requiera para realizar sus estudios, análisis, pruebas y/o trabajos necesarios para implementar y diseñar de forma precisa y real su proyecto de infraestructura portuaria. Como consecuencia de ello estará capacitado para elaborar el

informe de ingeniería básica que requiere para la obtención de la autorización definitiva.

La autorización temporal puede ser cedida, gravada o transferida por su titular siempre que se cuente con la aprobación previa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante una Resolución Ministerial, la misma que se emitirá luego del informe técnico aprobatorio de la autoridad portuaria competente. La cesión realizada sin contar con la aprobación mencionada tendrá como consecuencia la cancelación del derecho.

El inversionista deberá abonar anualmente un derecho de vigencia, cuyo monto variará de acuerdo a la Unidad Impositiva Tributaria vigente al 1 de enero del año al que corresponde el derecho a razón de 0.000138 UIT/m<sup>2</sup>.

2. Autorización Definitiva de uso de área acuática y franja ribereña

En caso los estudios y análisis de las características de la zona realizados durante el período de vigencia de la autorización temporal estuvieran de acuerdo a sus requerimientos, el inversionista tiene la posibilidad de solicitar ante la Autoridad Portuaria Nacional o Autoridad Portuaria Regional, según fuera el caso, la autorización definitiva de uso de área acuática y franja ribereña dentro del plazo de vigencia de la autorización temporal.

Con el fin de obtener la autorización definitiva, el inversionista deberá acreditar la posesión del área terrestre adyacente a la franja ribereña solicitada necesaria para ejecutar el proyecto portuario y adjuntar un informe de ingeniería básica. Este informe de ingeniería básica debe sustentar técnicamente el plazo por el cual se solicita la autorización definitiva, incluir una descripción y planos preliminares de las obras a ejecutarse.

Se requiere la acreditación de la posesión como una forma de asegurar o garantizar el desarrollo integral del proyecto de infraestructura portuaria, cuya implementación no sólo afectará la zona autorizada sino también las áreas adyacentes<sup>13</sup>. Ahora bien, dicha posesión

<sup>13</sup> Según el inciso 1.b. del artículo 32 del Reglamento, se entiende como espacio adyacente al ubicado de manera contigua a la franja ribereña solicitada, que resulta técnicamente necesario para la ejecución del proyecto portuario a ser desarrollado por el solicitante.

podrá ser acreditada mediante cualquiera de las formas permitidas por la legislación peruana (arrendamiento, superficie, usufructo, uso, entre otros). Sin embargo, el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional indica que el derecho a la posesión debe ser acreditado mediante un documento emitido por el propietario del predio. Consideramos que si el documento de donde emana el derecho de aquel que otorga la posesión acredita que tiene capacidad jurídica para hacerlo, un nuevo pronunciamiento del propietario sería innecesario.

Al igual que en la temporal, la autorización definitiva también se confiere a través de una Resolución Suprema refrendada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones previo informe técnico favorable aprobado por el Directorio de la autoridad portuaria competente con la coordinación de esta última con la Dirección General de Capitanías y Guardacostas para verificar la posible existencia de derechos de terceros anteriores. Puede ser concedida hasta por un plazo de treinta años según lo solicite y sustente el inversionista. Nótese que el otorgamiento de la autorización temporal no garantiza el otorgamiento de la definitiva. El periodo por el cual se otorga la autorización definitiva determinará el plazo por el cual se otorgará la licencia portuaria.

La autorización definitiva concede a su titular el derecho de aprovechar económicamente y de forma exclusiva los bienes individualizados de la zona, el uso y goce del área acuática y franja ribereña, columna de agua, lecho y el subsuelo subyacentes a aquél. En dicha explotación no se incluye la explotación de los recursos naturales.

El titular de la autorización definitiva también estará obligado al pago de derecho de vigencia anual. A diferencia del derecho de vigencia de la autorización temporal, su cálculo será determinado en función del uso que le otorgue al área acuática y franja

ribereña concedida, es decir si es de uso efectivo (0.00138 de la UIT/m<sup>2</sup>), no efectivo (0.000692 de la UIT/m<sup>2</sup>), uso operativo o de seguridad (0.000138 de la UIT/m<sup>2</sup>). La falta de pago por dos años consecutivos acarrea la cancelación del derecho.

La facultad de ceder, gravar o transferir la autorización definitiva es de especial importancia para el inversionista pues le permitirá acceder con mayor facilidad a fuentes de financiamiento para su proyecto.

### 3. Habilitación Portuaria y Licencia Portuaria

Luego de concluidos los estudios realizados durante la vigencia de la autorización definitiva, el inversionista deberá obtener una habilitación portuaria para poder iniciar “la ejecución de obras de construcción, ampliación o modificación de la infraestructura del terminal portuario, dentro del área previamente autorizada”. Es decir que según el artículo 35.1 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, la zona para la cual se solicita la habilitación debe coincidir con la zona materia de la autorización definitiva de uso de área acuática y franja ribereña.

Consideramos que debería haber un cierto grado de flexibilidad en relación con la exigencia que precisa que la habilitación debe concederse dentro de la zona. Se puede dar el caso que luego de los estudios se determine que un área adyacente sea más idónea. Por ello debería permitirse la posibilidad de una variación de un porcentaje razonable siempre que no hubiera derechos preexistentes. Según el artículo 36 del Reglamento, para obtener la habilitación portuaria, el inversionista deberá adjuntar a su solicitud cierta documentación que sólo podría ser elaborada con posterioridad a la dación de la autorización de uso de área acuática y franja ribereña tales como los indicados en los literales c), d), e), f), g), h), i), k), l), m), o) del mencionado artículo<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> “Artículo 36.- Solicitud para la habilitación portuaria

Para efectos del otorgamiento de la habilitación portuaria, el peticionario deberá presentar una solicitud en la que se señale la clasificación del puerto o terminal portuario de acuerdo al artículo 6 de la Ley, acompañada de la siguiente documentación:

(...)

c) Memoria descriptiva y características generales de la instalación del proyecto con la delimitación y extensión del recinto portuario que se pretende habilitar.

Siendo ello así, una flexibilidad razonable será bienvenida, más aún cuando la dación de la habilitación tiene un procedimiento que permite que los derechos de terceros estén debidamente protegidos. Esta flexibilidad debería luego reflejarse en la modificación de la autorización definitiva de uso de área acuática y franja ribereña.

Al igual que en el caso de las autorizaciones, para el otorgamiento de la habilitación portuaria, la autoridad portuaria competente verificará previamente la idoneidad técnica de los proyectos y su conformidad con los Lineamientos de Política Portuaria y Plan Nacional de Desarrollo Portuario, lo cual no debería ser una contingencia ya que ello se verificó al momento del otorgamiento de las autorizaciones temporales y definitivas antes descritas.

Una vez obtenida la habilitación portuaria mediante resolución de acuerdo de Directorio de la autoridad portuaria competente, su titular deberá dar inicio a las obras civiles de infraestructura en un plazo de dos años, prorrogables por el mismo período acreditando razones de caso fortuito o de fuerza mayor.

Para efectos de ejecutar la explotación de la infraestructura construida, el

inversionista, luego de finalizadas las obras, deberá solicitar la conformidad de la infraestructura del terminal portuario, adjuntando la documentación y normas técnica, arquitectónica, memoria descriptiva y todos los documentos técnicos necesarios para acreditar la correcta finalización de la obra, de conformidad con lo autorizado en la habilitación portuaria.

Una vez obtenida la aprobación correspondiente de las obras, la autoridad portuaria competente otorgará de oficio dentro de los tres días hábiles, la Licencia Portuaria que autorizará la operación de un puerto o terminal portuario hasta por el período de vigencia de la autorización definitiva de uso de área acuática y franja ribereña, es decir hasta un máximo de treinta años contados desde el otorgamiento de la autorización definitiva. Vencido los mencionados tres días operará el silencio administrativo positivo.

No debemos olvidar que si bien la Autoridad Portuaria competente evalúa y autoriza la construcción y operación de un puerto, el inversionista deberá obtener la Licencia de Construcción, así como la Licencia de Funcionamiento de la Municipalidad competente. A fin de evitar obstáculos en el

- d) Aprobación del Estudio de impacto ambiental por la autoridad competente del peticionario.
- e) Indicación del lugar físico en el que las autoridades competentes puedan realizar sus funciones, incluidas el control aduanero, de migraciones, de sanidad, y otros vinculados a las actividades portuarias.
- f) Planos de ubicación del proyecto en coordenadas geográficas a escalas entre 1/5,000 - 1/25,000 al Datum PSAD 56 y Datum WGS 84.
- g) Plano perimétrico de detalle a escala grande, con coordenadas UTM - Geográficas referidas al Datum PSAD 56 y Datum WGS 84 de sus vértices, área en metros cuadrados de ocupación acuática a partir de la línea de más alta marea y/o planos de distribución de tuberías submarinas, chatas, boyas, plataformas y otros similares, entre otros.
- h) Descripción morfológica ribereña con las líneas de Baja y más Alta Marea y su paralelo de 50 y 250 metros de dicha línea hacia tierra.
- i) Descripción de la gradiente submarina y/o perfil longitudinal del proyecto a fin de conocer sus características de diseño y/o sensibilidad o impacto a la estabilidad de la línea costera.  
(...)
- k) Expediente Técnico de Obra firmado por un ingeniero colegiado.
- l) Estudio Hidro-Oceanográfico señalando las características del área (batimetría, fondo marino, meteorológicas corrientes, mareas, vientos, olas, y otras), aprobado por la Dirección de Hidrografía y navegación.
- m) Estudio de maniobras que contenga:
  - Descripción de las maniobras de ingreso y salida de la nave, bajo cualquier situación.
  - Análisis de la actuación de los factores dinámicos del medio y de las fuerzas que actúan en cada momento de la maniobra.(...)
- o) Título de propiedad, o en su defecto, el título que acredite el otorgamiento a su favor de un derecho de superficie o de usufructo, inscrito en los Registros Públicos correspondientes, respecto del área terrestre que se pretende habilitar como puerto o terminal portuario. En caso que el título a ser presentado por el peticionario corresponda a un derecho de superficie o de usufructo, el derecho concedido en el mismo, deberá tener una vigencia no menor al plazo de la autorización definitiva de uso de área acuática y franja ribereña concedida a dicho peticionario.”



inicio de las obras o de la etapa de explotación, el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional ha indicado que las municipalidades competentes no podrían exigir documentos adicionales a los mencionados líneas arriba. Consideramos que la norma debió ser más “proactiva” e indicar que a fin de obtener la Licencia de Construcción o la Licencia Municipal de Funcionamiento, el inversionista sólo debía acompañar a su solicitud, copia de la habilitación o de la licencia portuaria, según corresponda. Para mayor eficiencia y exigibilidad lo anterior debería incluirse en la Ley del Sistema Portuario Nacional.

Como podemos notar, es el proceso de autorizaciones, habilitación portuaria y licencia portuaria, uno que involucra un espacio de tiempo prolongado que permite al inversionista desarrollar y evaluar su proyecto de inversión progresivamente. Éste es un mecanismo de inversión mediante el cual el propio inversionista determina los términos y condiciones de su inversión a partir de su experiencia real directa en la zona portuaria.

## B. Iniciativas Privadas

En este caso, el inversionista privado que busca desarrollar un proyecto de infraestructura portuaria, no atendido por el Estado, por considerarlo especialmente necesario y, sobretodo, porque identifica en él una oportunidad de negocio.

Las asociaciones público-privadas son formas de asociación entre el Estado y las entidades privadas que se implementan con la finalidad de desarrollar infraestructura y servicios públicos y lograr su financiamiento. Estas comenzaron a utilizarse desde hace más de treinta años ante la falta de inversión por parte de los Estados, siendo pionero el Reino Unido.

Las asociaciones público-privadas constituyen hoy en día una herramienta para desarrollo de los Estados, mediante el aporte por parte de las entidades privadas de conocimientos, tecnología, experiencia, capital, entre otros, para el desarrollo de infraestructura e implementación de servicios públicos que de otra forma no hubiere obtenido los usuarios por falta de recursos fiscales, conocimientos o tecnología del Estado.

Podemos decir que el Estado de alguna forma se desprende de sus funciones, como

por ejemplo el construir una carretera, con la finalidad de que un particular la realice otorgándole a cambio el derecho a explotarla económicamente por un determinado número de años, al cabo del cual el particular deberá entregarla al Estado, ganando así el Estado infraestructura rápidamente y ganando el concesionario un beneficio lucrativo.

Ahora bien, la experiencia en otros países nos ha indicado que para que el esquema de asociaciones público-privadas sea exitoso es importante contar con una legislación adecuada y flexible que hagan del proceso un camino rápido, transparente, que garantice la alta calidad y tecnología de los servicios o infraestructura a desarrollar.

En el Perú la inversión en infraestructura y servicios públicos tuvo una gran decaída en la época del terrorismo generando una gran brecha en inversión por más de veinticinco años. En la década de los noventa la inversión privada se reinició como consecuencia de la apertura económica del Perú y su consecuente cambio en la legislación.

La falta de inversión del Estado también genera una disminución en la competitividad tanto a nivel nacional como a nivel internacional ya que al no contar por ejemplo con la infraestructura suficiente o adecuada muchos procesos se vuelven más lentos o costosos y por lo tanto menos rentables y menos competitivos.

En virtud de lo anterior consideramos que las asociaciones público-privadas constituyen una gran herramienta para el crecimiento y desarrollo sostenible del Perú.

### 1. Relación entre las asociaciones público-privadas e Iniciativas Privadas

Por lo tanto podemos decir que las iniciativas privadas son la facultad que tiene una entidad privada (asociaciones, consorcios, empresas, entre otros) para identificar las prioridades y necesidades en un Estado y dirigirse a una entidad pública (gobierno nacional, regional, municipal) con un proyecto de provisión de infraestructura o prestación de un determinado servicio público, con la finalidad de este último de recibir un beneficio monetario. El inversionista privado participa en las diferentes etapas de un proyecto (diseño, ejecución, explotación, financiación)

y el socio Estado se concentra esencialmente en verificar su coincidencia con el interés público, la calidad de lo propuesto, las tarifas y supervisa el cumplimiento de los compromisos contraídos.

La entidad privada como su nombre lo indica es la que tiene la iniciativa de plantear un nuevo proyecto al Estado para que este lo analice y determine si el mismo es rentable, sostenible y concordante con las políticas de Estado.

En los casos de iniciativas privadas no es el Estado el que determina las reglas a seguir o las especificaciones jurídicas, técnicas o económicas como sucede en un proyecto de licitación de una concesión, sino que es la entidad privada la que plantea como va a desarrollar el proyecto al Estado desde los puntos de vista técnico, económico, financiero, y jurídico, así como cuál debe ser el factor de competencia entre los posibles postores.

Es importante resaltar que las iniciativas privadas tienen carácter de petición de gracia, es decir que cuando una entidad privada presenta su iniciativa privada está ejerciendo su derecho de petición reconocido en la Constitución el cual debe ser debidamente contestado por la entidad pública correspondiente mas no necesariamente concedido. La decisión del ente estatal en esta etapa no concede el derecho de impugnación; sin embargo, si bien la declaratoria de interés de una iniciativa privada no es un derecho exigible por el administrado, su denegatoria debe estar fundamentada.

En virtud de lo anterior podemos concluir que las asociaciones público-privadas se producen cuando se concretan las iniciativas privadas, es decir cuando el Estado se desprende de sus competencias y se asocia con una entidad privada para que sea ésta quien desarrolle un proyecto de infraestructura o preste un servicio público.

## 2. Clasificación

Las asociaciones público-privadas se clasifican en dos grandes grupos:

a) Autosostenibles: Son aquellas en las cuales el Estado por las características del proyecto no utiliza recursos públicos. Éstas, como su nombre lo indica, son autosostenibles.

Demandan una mínima o nula garantía financiera y no financiera por parte del Estado, es decir que existen en estas asociaciones público-privadas probabilidades casi inexistentes de ejecutar las garantías prestadas por el Estado y por lo tanto es muy improbable que sea necesario usar recursos públicos.

b) Cofinanciadas: Son aquellas en las cuales el Estado necesariamente debe otorgar a la entidad privada algún tipo de garantía financiera o no financiera, las cuales tiene una alta probabilidad de ejecución y por lo tanto una alta probabilidad de demandar recursos públicos.

Es decir que para que este tipo de asociaciones público-privadas cofinanciadas sean rentables e interesantes a desarrollar por parte de una entidad privada el Estado necesariamente debe intervenir otorgando recursos públicos ya que de lo contrario no serían proyectos lucrativos para la entidad privada.

## 3. Órganos Competentes

Las iniciativas privadas vinculadas a la infraestructura portuaria deberán ser presentadas ante la Autoridad Portuaria Nacional o la Autoridad Portuaria Regional según el alcance del proyecto<sup>15</sup>. La autoridad portuaria será quien suscriba el contrato de concesión en representación del Estado y deberá supervisar el cumplimiento del mismo.

Adicionalmente, intervendrán el Ministerio de Economía y Finanzas, ProInversión en lo referido a la aprobación del contrato de concesión, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Servicio Público (OSITRAN) en lo referido a tarifas y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y la Propiedad Intelectual

<sup>15</sup> Vigésima Octava Disposición Transitoria y Final de la Ley del Sistema Portuario Nacional. Adicionalmente sugerimos ver Nota 10.

(INDECOPI) en lo relativo a la determinación de la situación de la competencia.

#### 4. Procedimiento

El primer paso es que la entidad privada debe investigar y verificar cuales son las necesidades del Estado, posteriormente debe realizar una investigación y desarrollo exhaustivo del proyecto de infraestructura o servicio público a desarrollar y plasmarlo en una iniciativa privada la cual deberá ser dirigida a la autoridad portuaria correspondiente.

Por su parte las iniciativas privadas sólo pueden ser presentadas por: (i) personas jurídicas nacionales o extranjeras; (ii) consorcios de personas jurídicas nacionales o extranjeras; o, (iii) consorcios de personas naturales con personas jurídicas nacionales o extranjeras. Usualmente, el consorcio se constituirá como persona jurídica siendo esta última aquella que suscriba el contrato de concesión.

Es importante destacar que una vez presentada la iniciativa privada el proponente no podrá realizar unilateralmente modificaciones o ampliaciones que resulten sustanciales.

Recibida la iniciativa privada se analizará si la misma está o no acorde a los intereses del Estado y de los ciudadanos, analizará la viabilidad económica, técnica y jurídica del proyecto en función a la información y estudios proporcionados en la iniciativa privada.

Si se determina que es viable, la iniciativa privada será declarada de interés, en cuyo caso el proponente deberá presentar una carta fianza con la finalidad de asegurar la suscripción de correspondiente contrato de asociaciones público-privadas si éste le fuera adjudicado.

La declaratoria de interés será publicada en el Diario Oficial "El Peruano", en un diario de circulación nacional y en la web de la autoridad portuaria correspondiente con la finalidad que terceros puedan presentar respectivas expresiones de interés respecto de la ejecución del mencionado proyecto o el planteamiento de uno alternativo. El plazo con el que cuentan los terceros interesados será de noventa días calendario contados desde la publicación de la declaratoria de interés. El tercero deberá expresar su interés mediante

una comunicación a la autoridad portuaria correspondiente, presentar la carta fianza además de los documentos que la Autoridad Portuaria Nacional o Autoridad Portuaria Regional hubiera exigido. Tanto el monto de la carta fianza como la documentación adicional son establecidos en la publicación de la declaratoria de interés.

La publicación es de suma importancia pues sus términos serán determinantes al momento de la negociación del contrato de concesión. Teniendo en consideración que los términos de la iniciativa privada son confidenciales, es sobre la base de la publicación que el tercero determinará si expresará o no su interés o propondrá un proyecto alternativo. Por ello, el contrato de concesión no podrá contradecir el texto de la publicación.

En caso de existir terceros interesados se procederá a la promoción de la inversión privada mediante la Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso.

El proponente tiene la opción de igualar la oferta que hubiera quedado en primer lugar siempre que hubiere participado en la Oferta Pública, Licitación Pública o Concurso y entregado los documentos correspondientes. Igualadas las ofertas se procederá en un lapso de quince días calendario al desempate definitivo.

En caso el proponente no participe en el mencionado proceso de selección perderá su derecho al reembolso de los gastos en los que hubiere incurrido en la preparación de la propuesta.

Si no hubiera terceros interesados en la ejecución del proyecto objeto de la iniciativa privada o de uno alternativo se procederá a la adjudicación directa al proponente debiéndose negociar posteriormente los aspectos no esenciales del contrato y se procederá a suscribirlo lo cual dará origen a la asociaciones público-privadas.

La legislación establece que una vez presentada la iniciativa privada el proponente no podrá realizar unilateralmente modificaciones o ampliaciones que a criterio de la Autoridad Portuaria Nacional o de la Autoridad Portuaria Regional resulten sustanciales, lo que conlleva una carga muy grande para la entidad privada, la cual debe determinar exactamente las características del proyecto a desarrollar sin tener todas las facilidades que otorga

el proceso descrito anteriormente para la obtención de la licencia portuaria.

Por lo tanto son muchos los recursos que esta entidad privada debe invertir para analizar la viabilidad del proyecto sin saber si la entidad pública estará o no interesada en desarrollar el mismo lo que hace muchas veces que entidades privadas competentes no presenten sus iniciativas ante la incertidumbre de generar un gasto que no necesariamente tendrá reembolso.

De acuerdo a lo establecido en la legislación, sólo en los casos en los cuales la entidad pública declare de interés una determinada iniciativa, reembolsará los gastos al proponente. Caso contrario, la entidad pública simplemente desechará la iniciativa no reembolsando ningún tipo de gasto.

Adicionalmente, en el caso particular de los puertos debería existir mayor flexibilidad pues los estudios de ingeniería preliminar no necesariamente coincidirán en un 100% con la ingeniería definitiva.

#### 5. Otras particularidades

a) Exclusividad: La Ley del Sistema Portuario Nacional establece que en el caso de nueva infraestructura portuaria<sup>16</sup>, el inversionista puede solicitar el uso exclusivo<sup>17</sup> de la infraestructura. Lo anterior constituye una excepción a las normas que regulan el derecho a la libre competencia. Ello tiene justificación en la propia normativa sobre competencia así como en la necesidad que el privado pueda obtener el retorno esperado de su inversión.

b) Tarifas: En caso el concesionario utilice el beneficio de la exclusividad antes descrito, los servicios prestados en exclusiva estarán sujetos al pago de tarifas. El concesionario podrá proponer el régimen tarifario a la Autoridad Portuaria Nacional o Autoridad Portuaria Regional, siendo estas entidades las que a su vez lo propondrán ante el OSITRAN. Los servicios prestados bajo el régimen de libre competencia tendrán como contraprestación el pago de un precio. También se pagará un precio si no obstante la exclusividad, el usuario tiene una posición que le permite establecer condiciones especiales.

c) Propiedad: Según lo indicado por el artículo 11.2 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, los bienes inmuebles que se incorporen al patrimonio público portuario como consecuencia de los contratos de concesión son de titularidad pública en todo momento, sin perjuicio de la concesión misma. Los bienes muebles estarán sujetos a lo que se indique en el contrato de concesión.

d) Convenios de Estabilidad Jurídica: Los concesionarios de obras de infraestructura portuaria pueden aplicar a la suscripción de Convenios de Estabilidad Jurídica con el Estado (en adelante, Convenios de Estabilidad Jurídica), en cuyo caso, el Estado les otorgará un plazo de vigencia igual al del contrato de concesión, aun cuando éste sea mayor al plazo máximo establecido por el régimen general aplicable a los Convenios de Estabilidad Jurídica<sup>18</sup>. Lo

<sup>16</sup> El artículo 11.3 de la Ley del Sistema Portuario Nacional define como nueva infraestructura portuaria a “aquella cuyo desarrollo, construcción y equipamiento es de cuenta y riesgo del sector privado, comprende los siguientes supuestos:

- a. La construcción de infraestructura portuaria anteriormente existente.
- b. La implementación de mejoras en la infraestructura existente, que aumenten la capacidad operativa de un terminal en un porcentaje mayor al 50%, determinado según los indicadores que se establezcan en los compromisos contractuales.
- c. La inversión comprometida supere en 50% o más el último valor de mercado disponible, de la infraestructura e instalaciones a ser administradas.

<sup>17</sup> El mismo artículo 11.3 precisa que se entiende como uso exclusivo “a la facultad establecida en los compromisos contractuales suscritos con el sector privado, para la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales dentro de dicha infraestructura, por una sola persona jurídica (...)”.

<sup>18</sup> Las normas aplicables a los Convenios de Estabilidad Jurídica principalmente son: (i) Decreto Legislativo 662, (ii) Decreto Legislativo 757; y, (iii) Decreto Supremo 162-92-EF. Todos ellos han sido materia de diversas modificaciones.

mismo se aplicará para la aplicación de las garantías y beneficios<sup>19</sup>; es decir, estos se otorgarán de acuerdo a los requisitos y plazos del contrato de concesión<sup>20</sup>.

- e) Impuesto General a las Ventas: Una diferencia adicional, en relación a los Convenios de Estabilidad Jurídica para los proyectos de inversión en infraestructura –lo apreciamos en el aspecto tributario–; la recuperación anticipada del Impuesto General a las Ventas (IGV), es un término que podrá ser incluido en el Convenio de Estabilidad Jurídica, de ser aplicable. Ello permitirá un financiamiento más adecuado de la inversión.
- f) Depreciación: Con respecto a la depreciación de los bienes del proyecto, éstos podrán ser depreciados anualmente de acuerdo a su vida útil, no pudiendo exceder la tasa anual del 20%. Alternativamente, la norma establece la posibilidad de depreciar íntegramente los bienes durante el período que reste para el vencimiento del plazo de la concesión, aplicando para ello el método lineal.
- g) Valor de Transferencia: Asimismo, el valor de transferencia de ciertos bienes vinculados al uso de la infraestructura a favor del Estado, será el valor contable de los bienes que no hayan sido totalmente depreciados. Sin embargo, la transferencia estará inafecta de todo tributo.

## V. CONCLUSIONES

- El Perú cuenta con marcos legales vigentes que permiten y promueven

las inversiones privadas en infraestructura portuaria; éstos pueden ser flexibilizados para hacer la inversión más atractiva.

- La inversión y desarrollo de la infraestructura deben ser un punto prioritario en la agenda de nuestros gobernantes, pues sin infraestructura no hay crecimiento ni desarrollo sostenido.
- Los inversionistas privados con capacidad para invertir deben encontrar escenarios adecuados para hacerlo y el Estado debe ser un aliado y colaborador, garantizando la estabilidad de las inversiones y los compromisos tanto de parte del inversionista como del Estado mismo.
- En cuanto a la infraestructura portuaria en el Perú hay mucho que hacer todavía. Tenemos una ubicación estratégica en el continente que podría ser bien aprovechada y permitirnos posicionarnos en un mejor lugar a nivel de puertos en el mundo.
- La actividad portuaria es sinónimo de desarrollo. La misma es compatible con la actividad cotidiana, el medio ambiente, la actividad económica y turística. Como ejemplo tenemos los puertos de Estambul y Cartagena. Ambas ciudades tienen un gran desarrollo económico y turístico. Estambul recibe aproximadamente 9'000 000 de turistas al año y Cartagena más de 1'300 000, con el consiguiente ingreso por la actividad turística, sin dejar de lado los ingresos por las actividades portuarias y servicios afines.

<sup>19</sup> Entre los que podríamos citar se encuentra la obligación de hacer inversiones por un monto no menor a US\$5'000,000.00 en un plazo no mayor a los 2 años contados desde la suscripción del Convenio de Estabilidad Jurídica; que en este supuesto no se aplicará ya que el Convenio de Estabilidad Jurídica se regirá por lo contemplado en el contrato de concesión.

<sup>20</sup> Beneficio otorgado a quienes desarrollen proyectos como consecuencia de la suscripción de un contrato de concesión, ya que el plazo máximo por las normas generales de los Convenios de Estabilidad Jurídica es de 10 años tanto para la empresa receptora cuanto para los inversionistas.