CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
28 FEB. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 10:31

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27943, LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL.

El Congresista de la República, integrante del **GRUPO PARLAMENTARIO RENOVACIÓN POPULAR, JOSE CUETO ASERVI**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 75° y numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27943, LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL.

Artículo 1°.- Objeto de la Ley
La presente ley tiene por objeto modificar los artículos 10° y 11° de la Ley N°27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, con el fin de fomentar la inversión privada en la infraestructura portuaria nacional, promover el desarrollo, modernización y la competitividad de los puertos, facilitar el transporte multimodal, y desarrollar las cadenas logísticas que existen en los terminales portuarios del país.

Artículo 2°.- Modificación del artículo 10° de la Ley N°27943, Ley del Sistema Portuario Nacional
Modifíquese el artículo 10° de la Ley N°27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, con la siguiente redacción:

> "**Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria**
>
> " (...)
>
> 10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años**, prorrogables hasta por el mismo plazo,** en cualquiera de las modalidades siguientes:
>
> a) Asociación en Participación.
> b) Contratos de Arrendamiento.
> c) Contratos de Concesión.
> d) Contratos de Riesgo Compartido.
> e) Contratos de Gerencia.
> f) Contratos Societarios; y,
> g) Otras modalidades establecidas en la legislación.
>
> **El sector privado que cuente con alguna de estas modalidades podrá solicitar su prórroga, cuya evaluación se sujeta a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.**
> (...) "

Artículo 3º.- Modificación del artículo 11° de la Ley N°27943, Ley del Sistema Portuario Nacional

Modifíquese el artículo 11° de la Ley N°27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, con la siguiente redacción:

"**Artículo 11°. – Inversiones en infraestructura portuaria**

"(...)

11.3 La Autoridad Portuaria Nacional y las Autoridades Portuarias Regionales, de acuerdo a lo establecido por la presente Ley, **otorgan Habilitaciones y Licencias Portuarias al sector privado y/o** celebran compromisos contractuales **con éste** para la explotación de un área de desarrollo portuario o de un área dentro de una zona portuaria, con la finalidad que se desarrolle, construya y equipe por cuenta y riesgo del titular **de la Habilitación, Licencia Portuaria o** contrato, una infraestructura portuaria nueva, en cuyo caso se podrá otorgar al sector privado el Uso Exclusivo de dicha infraestructura. La infraestructura portuaria nueva que se hubiese desarrollado, construido y/o equipado conforme al presente numeral, podrá entregarse al sector privado, bajo las modalidades establecidas en el numeral 10.3 de la presente Ley.

Entiéndase por 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, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos contratos.

Dicha facultad también podrá ser otorgada al sector privado, en las respectivas Habilitaciones o Licencias Portuarias.

(...)"

Firmado digitalmente por: MUÑANTE BARRIOS Alejandro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/02/2024 10:24:47-0500

UNICA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria Nacional adecuarán las normas reglamentarias y complementarias que correspondan conforme a las precisiones efectuadas en la presente Ley, en un plazo no mayor de los sesenta (60) días calendario desde su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Lima, febrero 2024.

Firmado digitalmente por: CUETO ASERVI Jose Ernesto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/02/2024 10:43:54-0500

Firmado digitalmente por: MONTOYA MANRIQUE Jorge Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/02/2024 10:35:09-0500

Firmado digitalmente por: MONTOYA MANRIQUE Jorge Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/02/2024 10:35:25-0500

Firmado digitalmente por: JAUREGUI MARTINEZ DE AGUAYO Maria De Los Milagros Jackeline FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/02/2024 14:29:15-0500

Firmado digitalmente por: CICCIA VASQUEZ Miguel Angel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/02/2024 19:11:04-0500

Firmado digitalmente por: ZEBALLOS APONTE Jorge Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/02/2024 09:24:16-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **29** de **febrero** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7141/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Objeto y finalidad de la modificación

El objeto de la modificación del numeral 11.3 del artículo 11 de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley No. 27943, es fomentar la participación del sector privado en infraestructura portuaria. De tal manera, respecto a la exclusividad de las actividades y los servicios portuarios básicos que se le pueda otorgar al sector privado la facultad de prestar los servicios dentro del terminal portuario, la Autoridad Portuaria correspondiente evaluará la conveniencia de otorgar dicha exclusividad, teniendo en consideración la inversión comprometida y el impacto en la competitividad del comercio.

Sobre el particular, la exclusividad de los servicios portuarios podrá ser total o parcial y/o temporal o permanente, dicha facultad se extiende a los puertos de titularidad privada de uso público y podrá ser evaluada junto con la solicitud de habilitación o antes de la emisión de la licencia portuaria

Antecedentes

De acuerdo con el artículo 63 de la Constitución, la iniciativa privada es libre y 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. Además, el artículo 60 de la Constitución establece que el Estado reconoce el pluralismo económico, donde la actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal.

En ese contexto constitucional, el 01 de marzo de 2003 se publica la Ley No. 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley que crea la Autoridad de Portuaria Nacional (APN), cuya finalidad es promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, facilitar el transporte multimodal, modernizar los puertos y desarrollar las cadenas logísticas que existen en los terminales portuarios.

Además, los artículos 2 y 3; los numerales 4.1, 4.2, 4.3, 4.4 y 4.5 del artículo 4; el artículo 5; los numerales 2, 3 y 5 del artículo 6; los numerales 8.1 y 8.3 del artículo 8; el numeral 9.1 del artículo 9; los numerales 10.2, 10.3 y 10.5 del artículo 10; los numerales 11.1, 11.2 y 11.3 del artículo 11; el numeral 15.1 del artículo 15; el numeral 16.1 del artículo 16; los artículos 17 y 19, así como la Vigésimo Sexta Disposición Transitoria y Final de la LSPN, de acuerdo con los cuales la Autoridad Portuaria Nacional (APN) es la entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargada del Sistema Portuario Nacional, y de su desarrollo y de promoción de la inversión privada.

De este modo, para lograr la finalidad prevista en la LSPN de promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, facilitar el transporte multimodal, modernizar los puertos y desarrollar las cadenas logísticas que existen en los terminales portuarios, la APN requiere un marco normativo que la habilite, de manera específica, a desarrollar ciertas actividades no previstas, como es el caso de establecer la facultad de otorgar los servicios esenciales a aquellos privados que desarrollan infraestructura privada en el marco legal del artículo 8 de la LSPN y los artículos 29 y siguientes del RLSPN, diferentes a los Contratos de Concesión.

Explicación de los aspectos más relevantes de la modificación

Actualmente, la LSPN y su Reglamento (RLSPN), aprobado por Decreto Supremo No. 003-2004-MTC, y sus modificatorias, contemplan dos (2) modalidades de inversión privada en infraestructura portuaria.

La primera se encuentra dentro del régimen de Asociaciones Público-Privadas y en el Perú únicamente se ha presentado a través de la figura de las concesiones. La segunda modalidad se refiere a los procedimientos administrativos (establecidos en los artículos 29 y siguientes del RLSPN).

Estas modalidades se diferencian básicamente en: los requisitos necesarios para obtener el título habilitante (contrato de concesión vs. licencia portuaria); las obligaciones que asume el operador portuario frente al Estado peruano; el régimen de penalidades/sancionador al que se sujetan; y las inversiones que se encuentran obligados a efectuar.

Por su parte las autorizaciones administrativas que otorga la APN a las personas jurídicas para que desarrollen infraestructura portuaria son: Las Viabilidades Técnicas Portuarias Temporal y Definitiva, la Habilitación Portuaria y la Licencia Portuaria, cada uno genera un acto administrativo; cabe mencionar que cada título habilitante se ejecuta por etapas concatenadas. Estos procedimientos administrativos están desarrollados en los artículos 29 y siguientes del RLSPN.

Respecto de la primera modalidad, el numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN prevé la posibilidad de un Uso Exclusivo de servicios esenciales, el cual se encuentra reservado exclusivamente para los compromisos contractuales del Estado peruano 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, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos contratos.

Entonces, las modalidades previstas en el artículo 10.3 de la LSPN (Asociación en Participación; Contratos de Arrendamiento; Contratos de Concesión; Contratos de Riesgo Compartido; Contratos de Gerencia; Contratos Societarios y Otras modalidades establecidas en la legislación), cuando se trate de infraestructura portuaria nueva, podrían contemplar dicha exclusividad; beneficio del cual no goza, por ejemplo, aquellas inversiones que se desarrollan estrictamente en el ámbito privado y que, por su magnitud, podrían requerirlo a efectos de no poner en riesgo la viabilidad financiera correspondiente.

Cabe resaltar que las modalidades de inversión privada en infraestructura portuaria obedecen a los Lineamientos de la Política Portuaria Nacional; entre los cuales está el fomento y el planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional; la promoción de la competitividad internacional del Sistema Portuario Nacional; la promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional; el fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión privada en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios; entre otros.

En conformidad a lo establecido en el artículo 3 de la LSPN, que no hace ninguna diferenciación respecto al tratamiento de las 2 modalidades explicadas.

La modificación se plantea en los siguientes términos:

> *"Artículo 11.- Inversiones en infraestructura portuaria (...)*
> *11.3 La Autoridad Portuaria Nacional y las Autoridades Portuarias Regionales, de acuerdo a lo establecido por la presente Ley,* ***otorgan Habilitaciones y Licencias Portuarias al sector privado y celebran compromisos contractuales con éste para la explotación de un área de desarrollo portuario*** *o de un área dentro de una zona portuaria, con la finalidad que se desarrolle, construya y equipe por cuenta y riesgo del* ***titular de la Habilitación o Licencia Portuaria y Contrato****, una infraestructura portuaria nueva, en cuyo caso se podrá otorgar al sector privado el Uso Exclusivo de dicha infraestructura. La infraestructura portuaria nueva que se hubiese desarrollado, construido y/o equipado conforme al presente numeral, podrá entregarse al sector privado, bajo las modalidades establecidas en el numeral 10.3 de la presente Ley. Entiéndase por 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, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos contratos.* ***Dicha facultad también podrá ser otorgada al sector privado, en las respectivas Habilitaciones o Licencias Portuarias. (...)"***

Fundamento técnico de la norma

La economía del Perú experimentó una contracción del 11,1 % en 2020, a causa de la Pandemia de COVID-19, lo cual posicionó al país como uno de los más golpeados del mundo. Hoy en día, las últimas cifras del Producto Bruto Interno (PBI), publicadas por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) confirman que este año el Perú cerrará en rojo. En agosto se registró una caída de 0,63%. Esta situación se suma a una reducción de la inversión privada y expectativas empresariales pesimistas.

Por tal motivo, es observan los efectos directos e indirectos en el fomento de la participación del sector privado en infraestructura portuaria que genera un alto riesgo a la promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional, que por lo mencionado en el párrafo anterior, si la reducción de la inversión privada y expectativas empresariales siguen siendo pesimistas, generará un aumento de la pobreza, falta de empleo, y desmedro de la competitividad de nuestros puertos a nivel comercial.

Ahora bien, el desincentivo a la inversión es un fenómeno económico que se produce cuando se aplican políticas o se dan circunstancias que desalientan o reducen la disposición de las empresas o los inversores a invertir en un país. Esto puede tener graves consecuencias para la economía, ya que la inversión es uno de los motores principales del crecimiento y desarrollo económico.

En un sentido amplio, la inversión se refiere a la adquisición y/o explotación de activos de manera temporal o indefinida con el objetivo de generar ingresos futuros. Estos activos pueden incluir infraestructuras, maquinarias, tecnología, investigación y desarrollo, capital humano, entre otros.

La inversión juega un papel fundamental en la creación de empleo, el aumento de la productividad, la innovación y la mejora de la competitividad de una economía. El desincentivo a la inversión en la economía de un país puede ser causado por una combinación de factores que incluyen la inestabilidad política y social, la inseguridad jurídica, la carga fiscal excesiva, las regulaciones excesivas, la falta de infraestructuras y servicios básicos, la ineficiencia del sistema judicial, las fluctuaciones económicas y el riesgo cambiario, entre otros. Estos factores pueden interactuar y reforzarse mutuamente, generando un entorno poco propicio para la inversión.

Para fomentar la inversión, es importante abordar estos desafíos y promover políticas que brinden estabilidad, seguridad, transparencia y condiciones favorables para la inversión.

Garantizar la seguridad y la estabilidad jurídica en el desempeño de la actividad portuaria, facilitando la incorporación de la inversión privada y reservándose, fundamentalmente, las funciones de planificación estratégica del sistema.

Teniendo en cuenta estos parámetros, el papel del organismo del Estado competente en materia portuaria en cada país se ha convertido en un papel proactivo que, admitiendo los equilibrios políticos y la compatibilidad de los intereses generales y particulares de los operadores portuarios, ha de tener como prioridad un mayor y más profundo conocimiento de la realidad portuaria, económica y social, para poder servir mejor a los intereses generales del comercio y de la propia ciudadanía.

Esta proactividad debe traducirse en una capacidad de adaptación permanente para lo que se requiere de equipos profesionales con un alto nivel de capacitación, jurídica, técnica y económica que proporcionen, no sólo la garantía de la eficiencia del Estado al que representan, sino también el rigor y la previsibilidad como ingredientes necesarios de la estabilidad y seguridad jurídica.

Por lo que es vital el fortalecimiento de la inversión privada en el país, puesto que se traduce en una mejora de la competitividad nacional; además, el fortalecimiento en infraestructura portuaria se da por una inversión no sólo en las Asociaciones Público Privadas, sino también en licencias administrativas de gran inversión e impacto en la competitividad del comercio.

Así, es objetivo del Estado Peruano, el cierre de brechas en infraestructura; así los contratos de concesión como las habilitaciones y licencias portuarias constituyen una manera sostenible de inversión, las que deben gozar de las mismas condiciones en caso de ser puertos de titularidad privada y uso público.

II. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO DE LA NORMA

La aprobación de esta iniciativa legislativa no genera gasto público por no contener en sus propuestas la creación ni aumento que demande recursos adicionales al Gobierno Nacional ni al Tesoro Público.

Asimismo, este proyecto no regula ninguna materia tributaria, así como no contraviene el respeto de los derechos fundamentales del Artículo 38° y Artículo 58° sobre los principios que informan el régimen económico de la Constitución Política del Perú.

III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente modificación se expide en el marco de las competencias y funciones asignadas a la Autoridad Portuaria Nacional, el ámbito de aplicación son las actividades y servicios portuarios realizados dentro de las zonas portuarias, y de las atribuciones de las autoridades vinculadas al Sistema Portuario Nacional; conforme con el artículo 2 de la LSPN.

Cabe resaltar que esta propuesta no colisiona con el ordenamiento jurídico vigente y se encuentra enmarcada en la normatividad de la materia.

IV. RELACION DE LA INICIATIVA CON LAS POLITICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa guarda concordancia con las siguientes políticas de Estado:

- Política de Estado 17: Afirmación de la economía social de mercado.

  Específicamente en sus objetivos referidos a promover la competitividad del país, estimular la inversión privada, fomentar el desarrollo de la infraestructura y fortalecer el aparato productivo nacional a través de la inversión en capacidades humanas y el capital fijo.

- Política de Estado 21: Desarrollo en infraestructura y vivienda.

  Específicamente en su objetivo de desarrollar la infraestructura del país, mediante la elaboración de un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

- Política de Estado 22: Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad

  Específicamente en sus objetivos de fortalecer la cadena logística de comercio exterior y mejorar, con la participación activa del sector privado, la infraestructura vinculada a las actividades de comercio exterior.