



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho



Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 40 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Período Anual de Sesiones 2023-2024

Señor presidente

Han ingresado para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones las iniciativas legislativas siguientes:

1. **Proyecto de Ley 7141/2023-CR**, que propone la Ley que modifica la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.
2. **Proyecto de Ley 7188/2023-CR**, que propone la Ley que modifica la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

Después del análisis y debate correspondientes, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su Décima Cuarta Sesión Ordinaria celebrada el 8 de abril de 2024, **APROBÓ por UNANIMIDAD** de los congresistas presentes en el momento de la votación, con la dispensa del trámite de sanción del acta, el dictamen recaído en los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con el texto sustitutorio que se recoge en la parte final del presente documento.

Votaron a favor los congresistas Eduardo Salhuana Cavides, Oscar Zea Choquechambi, Enrique Wong Pujada, Carlos Alva Rojas, Luis Ángel Aragón Carreño, Jorge Alberto Arriola Tueros, Alex Flores Ramírez, Mery Infantes Castañeda, Jeny López Morales, Edwin Martínez Talavera, Segundo Montalvo Cubas, Vivian Olivos Martínez, Roberto Sánchez Palomino, Cheryl Trigozo Reátegui, Jorge Zeballos Aponte y Jorge Marticorena Mendoza.

I SITUACIÓN PROCESAL

a. Antecedentes

- El **Proyecto de Ley 7141/2023-CR** fue presentado al Congreso de la República el 28 de febrero de 2024. Fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión, el 29 de febrero de 2024. El proyecto de ley fue presentado por el grupo parlamentario Renovación Popular, a iniciativa del señor congresista JOSÉ CUETO ASERVI, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa contemplado en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en el Reglamento del Congreso.
- El **Proyecto de Ley 7188/2023-CR** fue presentado al Congreso de la República el 5 de marzo de 2024. Fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones como única comisión, el 6 de marzo de 2024. El proyecto de ley fue presentado por el grupo parlamentario Alianza para el Progreso, a iniciativa de

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

la señora congresista MARÍA ACUÑA PERALTA, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa contemplado en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en el Reglamento del Congreso.

Las iniciativas legislativas cumplen con los requisitos generales y específicos establecidos en el artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República.

Ambos autores de los proyectos fueron invitados a la Segunda Sesión Extraordinaria, realizada el viernes 5 de abril, en la sala Raúl Porras Barrenechea, del Palacio Legislativo, acto en el que expusieron sus propuestas y se dio inicio al debate de las iniciativas legislativas.

De acuerdo a la normativa vigente, los proyectos materia de análisis se acumularan en una ley merituada con base al ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de leyes que confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, y su contenido se encuentra vinculado al desarrollo del sistema portuario nacional, proponiendo modificar la Ley del Sistema Portuario Nacional, por lo que su estudio y dictamen corresponde en efecto a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Durante el presente periodo legislativo 2021-2026 no existen otras iniciativas legislativas cuya propuesta normativa sea idéntica a las recaídas en el presente dictamen.

b. Opiniones solicitadas y recibidas

1. Respecto al **Proyecto de Ley N° 7141/2023-CR**, se ha solicitado opinión e información a las siguientes instituciones:

CUADRO 01

Documento	Entidad	Fecha
OFICIO 0989-2023-2024/CTC-CR	Raúl Pérez Reyes Espejo Ministro de Transportes y Comunicaciones	1 de marzo de 2024
OFICIO 0990-2023-2024/CTC-CR	José Berley Arista Arbildo Ministro de Economía y Finanzas	1 de marzo de 2024
OFICIO 0991-2023-2024/CTC-CR	Juan Carlos Mathews Salazar Ministro de Comercio Exterior y Turismo	1 de marzo de 2024
OFICIO 0992-2023-2024/CTC-CR	Walter José Tapia Zanabria Presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional	1 de marzo de 2024
OFICIO 0993-2023-2024/CTC-CR	Cesar Augusto Zamalloa Dueñas Presidente de la Empresa Nacional de Puertos S.A. – ENAPU	1 de marzo de 2024

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

OFICIO 0994-2023-2024/CTC-CR	Werner Salcedo Álvarez Presidente de la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales – ANGR	1 de marzo de 2024
OFICIO 0995-2023-2024/CTC-CR	Jorge Luis Larrea Herredia Decano Nacional del Colegio de Oficiales de Marina Mercante del Perú	1 de marzo de 2024
OFICIO 0996-2023-2024/CTC-CR	Jorge Luis Larrea Herredia Decano Nacional del Colegio de Oficiales de Marina Mercante del Perú	1 de marzo de 2024
OFICIO 0997-2023-2024/CTC-CR	Manuel Alonso Burgos Acha Presidente de la Asociación de Armadores Pesqueros del Perú	1 de marzo de 2024
OFICIO 0998-2023-2024/CTC-CR	Rosa Bueno de Lercari Presidenta de la Cámara de Comercio de Lima	1 de marzo de 2024
OFICIO 0999-2023-2024/CTC-CR	Rosa Bueno de Lercari Presidenta de la Cámara de Comercio de Lima	1 de marzo de 2024
OFICIO 01000-2023-2024/CTC-CR	Favio León Lecca Presidente de la Asociación Peruana de Operadores Portuarios	1 de marzo de 2024
OFICIO 01001-2023-2024/CTC-CR	Jesús Salazar Nishi Presidente de la Sociedad Nacional de Industrias	1 de marzo de 2024
OFICIO 01040-2023-2024/CTC-CR	José Antonio Salardi Rodríguez Director Ejecutivo de la Agencia de Promoción De la Inversión Privada – ProInversión	18 de marzo de 2024

2. Respecto al **Proyecto de Ley N° 7188/2023-CR**, se ha solicitado opinión e información a las siguientes instituciones:

CUADRO 02

Documento	Entidad	Fha
OFICIO 1015-2023-2024/CTC-CR	Raúl Pérez Reyes Espejo Ministro de Transportes y Comunicaciones	7 de marzo de 2024
OFICIO 1016-2023-2024/CTC-CR	José Berley Arista Arbildo Ministro de Economía y Finanzas	7 de marzo de 2024
OFICIO 1017-2023-2024/CTC-CR	Juan Carlos Mathews Salazar Ministro de Comercio Exterior y Turismo	7 de marzo de 2024
OFICIO 1018-2023-2024/CTC-CR	Walter José Tapia Zanabria Presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional	7 de marzo de 2024
OFICIO 1019-2023-2024/CTC-CR	Cesar Augusto Zamalloa Dueñas Presidente de la Empresa Nacional de Puertos S.A. – ENAPU	7 de marzo de 2024
OFICIO 1020-2023-2024/CTC-CR	Werner Salcedo Álvarez Presidente de la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales – ANGR	7 de marzo de 2024

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

OFICIO 1021-2023-2024/CTC-CR	Jorge Luis Larrea Herredia Decano Nacional del Colegio de Oficiales de Marina Mercante del Perú	7 de marzo de 2024
OFICIO 1023-2023-2024/CTC-CR	Manuel Alonso Burgos Acha Presidente de la Asociación de Armadores Pesqueros del Perú	7 de marzo de 2024
OFICIO 1024-2023-2024/CTC-CR	Rosa Bueno de Lercari Presidenta de la Cámara de Comercio de Lima	7 de marzo de 2024
OFICIO 1026-2023-2024/CTC-CR	Favio León Lecca Presidente de la Asociación Peruana de Operadores Portuarios	7 de marzo de 2024
OFICIO 01027-2023-2024/CTC-CR	Jesús Salazar Nishi Presidente de la Sociedad Nacional de Industrias	7 de marzo de 2024
OFICIO 01041-2023-2024/CTC-CR	José Antonio Salardi Rodríguez Director Ejecutivo de la Agencia de Promoción De la Inversión Privada – ProInversión	18 de marzo de 2024

II CONTENIDO DE LAS PROPUESTAS

- 1) **El Proyecto de Ley 7141/2023-CR** propone modificar los artículos 10^o y 11^o de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, que tratan administración en infraestructura portuaria e inversiones en infraestructura portuaria, respectivamente, 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.

Al modificar el numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), para 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.

- 2) **El Proyecto de Ley 7188/2023-CR** propone modificar el numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, que trata sobre administración de infraestructura portuaria, de la siguiente forma:

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR,
con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de
la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el
desarrollo portuario.

De la modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional

Se modifica el numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional en los siguientes términos:

"Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria

(...)

10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada temporalmente en administración al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociación Público Privada, hasta por el plazo máximo establecido en las normas del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada.

III MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

(...)

DE LA ADMINISTRACIÓN E INVERSIÓN EN LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y LAS DIVERSAS MODALIDADES DE COMPROMISOS CONTRACTUALES

Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria

10.1 Los bienes de Dominio Público Portuario, son imprescriptibles, inembargables e inalienables.

10.3 La infraestructura portuaria podrá entregarse en administración al sector privado, en plazos no mayores de 30 años, y 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.*

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, celebran compromisos contractuales con el sector privado 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 del 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.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

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. Para efectos de lo dispuesto en el presente artículo, infraestructura portuaria nueva entendida como aquella cuyo desarrollo, construcción y equipamiento es de cuenta y riesgo del sector privado - comprende cualquiera de los siguientes supuestos:

- a) La construcción de infraestructura portuaria anteriormente inexistente.
- 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.

Cuando los procesos de promoción de la inversión privada consistan en la construcción o entrega en administración de un terminal portuario, la aplicación del presente numeral es sobre dicho terminal en su conjunto.

Lo dispuesto en el presente numeral también será de aplicación respecto de la inversión pública destinada al desarrollo, construcción y/o equipamiento de infraestructura e instalaciones portuarias."

- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Legislativo 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, y sus modificatorias.
- Resolución Ministerial 658-2021-MTC/OI, que aprueba el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

IV ANÁLISIS DE LAS INICIATIVAS LEGISLATIVAS

4.1 Fundamentos de los proyectos de ley materia de estudio:

- a) El **Proyecto de Ley 7141/2023-CR**, señala que la modificación del numeral 11.3 del artículo 11 de la Ley, 27943 Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), servirá para 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

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR,
con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de
la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el
desarrollo portuario.

titularidad privada de uso público y podrá ser evaluada junto con la solicitud de
habilitación o antes de la emisión de la licencia portuaria

Respecto a la modificación del numeral 11.3 del artículo 11 de la Ley 27943, Ley
del Sistema Portuario Nacional (LSPN), servirá para fomentar la participación del
sector privado en infraestructura portuaria. De tal manera, que 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.

Actualmente, la Ley del Sistema Portuario Nacional 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.

- a) 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.
- b) 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

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

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:

CUADRO 03

Proyecto de Ley 7141/2023-CR, Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.	Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, modificatoria. (D. Leg. 1022) y fe de erratas
LEY QUE MODIFICA LA LEY 27943, LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL. <u>Artículo 1º.- Objeto de la Ley</u> La presente ley tiene por objeto modificar los artículos 10º y 11º 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. <u>Artículo 2º.- Modificación del artículo 10º de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional</u> Modifíquese el artículo 10º 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.	Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria (...) 10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años y en cualquiera de las modalidades siguientes: a) Asociación en Participación.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

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. (...)	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. (...)
Artículo 3º.- Modificación del artículo 11º de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional Modifíquese el artículo 11º 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 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. (...)"	"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, celebran compromisos contractuales con el sector privado 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 del 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. Para efectos de lo dispuesto en el presente artículo, infraestructura portuaria nueva entendida como aquella cuyo desarrollo, construcción y equipamiento es de cuenta y riesgo del sector privado - comprende cualquiera de los siguientes supuestos: a) La construcción de infraestructura portuaria anteriormente inexistente.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

	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. Cuando los procesos de promoción de la inversión privada consistan en la construcción o entrega en administración de un terminal portuario, la aplicación del presente numeral es sobre dicho terminal en su conjunto. Lo dispuesto en el presente numeral también será de aplicación respecto de la inversión pública destinada al desarrollo, construcción y/o equipamiento de infraestructura e instalaciones portuarias."
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".	

- b) El **Proyecto de Ley 7188/2023-CR** tiene por objeto modificar cerrar la brecha de infraestructura portuaria, mejorando las condiciones para un servicio portuario más competitivo, mediante la inversión privada, con el establecimiento de concordancia entre la Ley 27943 — Ley del Sistema Portuario Nacional y sus modificatorias con el Decreto Legislativo 1362 - Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos y sus modificatorias.

Propone la modificación del numeral 10.3 del artículo 10, de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional y modificatoria. En resumen, la finalidad de incentivar la participación de la inversión privada en el servicio público es que se replantea de 30 años a 60 años como el plazo máximo de una concesión. El plazo de una concesión es fundamental porque ese plazo debe ser suficiente para que el concesionario pueda obtener un retorno positivo de la inversión que realiza en el proyecto. Por tanto, el plazo de una concesión tiene efecto en la inversión inicial que el concesionario está dispuesto a efectuar en el marco de la ejecución y desarrollo de un proyecto de APP.

Señalan que un plazo reducido hará que un concesionario se vea incentivado a cobrar un mayor precio al usuario final porque es menor el término que tiene para

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

amortizar su inversión. Mientras que un plazo más holgado se traduce en el pago de una menor tarifa. De igual modo, en un proyecto de APP que ya se encuentra en operación, el plazo de la concesión repercute en la posibilidad de efectuar inversiones adicionales. Lo dicho funciona tanto en el caso de una APP portuaria como en el caso de cualquier otra concesión.

Es importante advertir que, los puertos tienen una particularidad que no tienen la mayoría de concesiones, esta es que están en competencia directa e indirecta con otros puertos de otros países que se desarrollan bajo legislaciones distintas a la peruana que, en la mayoría de los casos, permiten que estos proyectos se desarrollen en un mayor plazo.

Salvo el caso de Chile, que comparte el mismo plazo máximo que el Perú (30 años), el resto de los países tienen plazos máximos para sus concesiones portuarias que superan los 30 años. La legislación colombiana, por ejemplo, regula como plazo de concesión el periodo de veinte (20) años, prorrogable por un periodo igual, salvo que el Gobierno Nacional determine bajo factores objetivos, que la ampliación por un plazo mayor es necesaria para mejorar la prestación del servicio y siempre que se satisfaga una necesidad del sector. Por ejemplo en legislación comparada tenemos:

En Brasil, si bien inicialmente las concesiones se otorgaban por veinticinco (25) años, en el 2017 dicho plazo se amplió a treinta y cinco (35) años, y, posteriormente, en el 2021 se extendió hasta los setenta (70) años.

En Panamá, las concesiones portuarias pueden otorgarse hasta por un periodo de veinte (20) años, pero dicho plazo puede ser prorrogado por el mismo periodo establecido inicialmente en el contrato de concesión, siempre que lo solicite el concesionario y que la Autoridad Marítima de Panamá acepte el requerimiento.

En México, las concesiones en materia de puertos pueden otorgarse hasta por el plazo de cincuenta (50) años, que puede prorrogarse hasta por un plazo igual al señalado originalmente en el contrato. Así, según la normativa mexicana, es factible que se otorguen concesiones en materia de puertos, hasta por el periodo máximo de cien (100) años.

En Europa destaca el caso de España que modificó su legislación en el 2014 para permitir que las concesiones portuarias se otorguen por un periodo de cincuenta (50) años; término que excepcionalmente puede ser mayor, llegando incluso a los setenta y cinco (75) años. Ello con el propósito de incrementar su competitividad frente a otros puertos europeos.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

Por lo tanto, esta particularidad de las APP de puertos relacionada con la competencia que deben enfrentar a nivel global (en el caso de los puertos peruanos con otros puertos del Pacífico), convierte a la extensión del plazo de la concesión en un factor determinante para mejorar su competitividad frente a los otros puertos de la región.

En el caso peruano se debe advertir que, en los antecedentes de la Ley del Sistema Portuario Nacional no se advierte fundamento técnico para establecer un plazo **máximo de hasta 30 años para las concesiones portuarias. Tampoco existe discusión o debate que permita entender por qué dicha norma no acogió un plazo más extendido para las concesiones portuarias que concuerde con el plazo máximo de 60 años previsto por la regulación general de APP en el Perú.**

La propuesta plantea que los proyectos portuarios regionales de alcance nacional que se beneficiaría de aprobarse la norma serían:

➤ Terminal Portuario de Lambayeque: (T P Lambayeque)

El puerto de Lambayeque se ubica en el distrito de Puerto Eten, en la provincia de Chiclayo, en el Departamento de Lambayeque, en la zona de desarrollo portuario emplazado al sur del actual muelle de Eten.

El horizonte del proyecto se ha previsto en 30 años, puesto que ese plazo es el máximo considerado en la Ley del Sistema Portuario Nacional para entregar a favor del sector privado, la ejecución y desarrollo de proyectos portuarios.

Actualmente, este proyecto cuenta con un Plan Maestro que fue elaborado en el año 2018 y forma parte del Plan Nacional de Desarrollo Portuario aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

De los estudios hechos, la carga minera es la más relevante para su desarrollo. Asimismo, se sostiene que dicha demanda se encuentra sujeta a una alta incertidumbre sobre la activación y el inicio de explotación de los proyectos mineros de la región Cajamarca; por lo que el eventual inicio de ejecución y desarrollo del TP Lambayeque, también es incierto.

Las empresas mineras cuya carga es relevante y que podría ser movilizadas a través del TP Lambayeque son las siguientes: Southern Cooper, Candente Copper, Lumina Cooper, Río Tinto Perú, Angloamerican, Minera Buenaventura, Tahoe Resources y Gold Fields La Cima.

Por lo tanto, se concluyó que este proyecto previsto para ejecutarse y desarrollarse en un periodo de 30 años requeriría cofinanciamiento por parte del Estado. Ahora bien, en caso el referido periodo se amplíe, y el futuro Concesionario cuente con un

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

mayor horizonte de tiempo para recuperar su inversión (60 años, como se indica en el régimen general aplicable a las Asociaciones Público Privadas - APP), se advierte que dicho cambio sería favorable para garantizar la viabilidad del proyecto.

➤ Terminal Portuario de Corio: (T P Corio)

Ubicado en la región Arequipa, en el puerto Corío en Islay, su Plan Maestro se encuentra en etapa de evaluación por parte de la Autoridad Portuaria Nacional. Mediante Ley 31625 se declaró de necesidad pública e interés nacional la construcción del puerto de Corio, en el distrito de Punta de Bombón, provincia de Islay, departamento de Arequipa.

Se estima que TP Corío tendría una inversión de US\$ 2,500 millones de dólares.

➤ Terminal Portuario Grau: (T P Grau)

Se encuentra ubicado en la región de Tacna. Actualmente, el Gobierno Regional de Tacna ha iniciado la reactivación de los estudios para la construcción del terminal portuario Miguel Grau, el cual será de tipo multipropósito y comprenderá muelles, canales de ingreso marítimo, áreas de mantenimiento, talleres, así como almacenes para contenedores de carga y descarga.

Mediante Ley 31285, se declaró de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución del proyecto de inversión pública "Construcción del Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna". Esta Ley complementa la Ley 28865, que declaró de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción, con inversión privada, del puerto Almirante Miguel Grau y el ferrocarril en el departamento de Tacna.

Para precisar el texto legal propuesto, de manera comparativa presentamos el siguiente cuadro:

CUADRO 04

Texto legal del Proyecto de Ley 7188/2023-CR, Ley que modifica la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.	Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, modificatoria. (D. Leg. 1022) y fe de erratas.
<u>Artículo 1.</u> Del Objeto de la Ley La presente ley tiene por objeto la modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional	
<u>Artículo 2.</u> De la finalidad La presente ley tiene por finalidad cerrar la brecha de infraestructura portuaria, mejorando las condiciones para un servicio portuario más	

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

competitivo, mediante la inversión privada, con el establecimiento de concordancia entre la Ley 27943 — Ley del Sistema Portuario Nacional y/o sus modificatorias y el Decreto Legislativo 1362 - Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos y/o sus modificatorias.	
Artículo 3. - De la modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional Se modifica el numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, en los siguientes términos: "Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria 10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada temporalmente en administración al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociación Público Privada, hasta por el plazo máximo establecido en las normas del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada.	Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria (...) 10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años y 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, a) Otras modalidades establecidas en la legislación.
DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA ÚNICA. El plazo de los contratos de concesión portuaria celebrados por el Estado que se encuentren vigentes podrá ser prorrogado, conforme a lo previsto en la presente Ley, sin que el plazo inicial del contrato sumado al de las eventuales prórrogas supere el plazo máximo al que se refiere el artículo 52 del Decreto Legislativo 1362 o sus modificatorias.	

4.2 . Análisis de las opiniones recibidas

4.2.1 El **Proyecto de Ley N° 7141/2023-CR**, se ha recibido las siguientes opiniones e información de las siguientes instituciones:

- **Ministerio de Defensa, Escuela Nacional de Marina Mercante "Almirante Miguel Grau":** Mediante Oficio 230-2024/ENAMM/OAJ, de fecha 19 de marzo de 2024, suscrito por el señor Ramiro Guerra Rivera, en su condición de Director de la

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

Escuela Nacional de Marina Mercante, remite **opinión favorable** sobre el Proyecto de Ley 7141/2023-CR, materia de estudio, adjuntando la Opinión Legal N° 022-2024/OAJ, de fecha 11 de marzo de 2024, concluyendo que:

- El proyecto de Ley constituye propuesta acorde con la promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria, siendo que la promoción de la inversión privada en todos los sectores productivos del país es una actividad que contribuye al interés nacional promotora del desarrollo integral del Estado.
- La propuesta legislativa se encontraría acorde con las Políticas de Estado que comprenden el fomento de la inversión privada, así como con los planes destinados al cierre de brechas en infraestructura; como es el caso de la Política de Estado 17) del Acuerdo Nacional, así como los objetivos del "Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad", aprobado mediante Decreto Supremo N°238-2019-EF y los objetivos considerados en el "Plan Nacional de Competitividad y Productividad" ,aprobado por Decreto Supremo N ° 345-201 8-EF.
- **Colegio de Oficiales de Marina Mercante del Perú, Escuela Nacional de Marina Mercante"Almirante Miguel Grau":** Mediante Oficio 00044-2024/COMPE, de fecha 21 de marzo de 2024, suscrito por el señor Jorge Luis Larrea Heredia, en su condición de Decano Nacional, remite opinión institucional **desfavorable** sobre el Proyecto de Ley 7141/2023-CR, materia de estudio, señalando que:
 - La propuesta legislativa se pretende establecer una prórroga a la cesión de administración al sector privado hasta por el plazo de 30 años, sin que se precise un límite a la oportunidad de prórroga, permitiendo que esta pueda ser solicitada en varias oportunidades, lo que recaería en una cesión a la administración privada indefinida; siendo esta situación perjudicial para el país y la sociedad, más aún cuando no se establecen condiciones para el otorgamiento de esta prórroga.
 - El párrafo final del artículo 10.3 señala que las evaluaciones estarán sujetas al Decreto Legislativo 1362 el mismo que solo está referido a las Asociaciones Público Privadas y Proyectos Activos, dejando de lado las demás modalidades que señala el mismo artículo en sus incisos del "a" al "g". De la redacción del proyecto de ley se debería entender que la prórroga propuesta no sería posible en caso la concesión se haya realizado mediante un Contrato de Arrendamiento o de Participación y sólo aplica a las realizadas mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos.
- **El Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC,** Mediante Oficio N.º 078 - 2024-MTC/01, de fecha 27 de marzo , ingresado a esta comisión con fecha 01 de

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

abril de 2024, suscrito por Raúl Pérez Reyes Espejo, Ministro de Transportes y Comunicaciones, adjuntando el Memorando N.º 0482-2024-MTC/18 emitido por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal con el **Informe N° 0496-2024-MTC/08** elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica con opinión **favorable** sobre el Proyecto de Ley 7141/2023-CR, materia de estudio, señalando que:

- Respecto a la modificación del artículo 10 de la LSPN, señala que la Autoridad Portuaria Nacional APN- MTC, indicó que, entre los beneficios a obtener se encuentran los siguientes:
 - Se financiarán obras adicionales de interés del Estado sin requerir uso de recursos públicos: En caso el Estado identifique la necesidad de implementar inversiones adicionales al proyecto, las mismas que repercutirían en mejora de la competitividad del proyecto o una ampliación de su capacidad o alcance, extender el plazo de la concesión constituye una alternativa preferible al uso de recursos por parte del Estado para su financiamiento
 - Negociará la continuidad de operadores eficientes: En aquellos casos en los que el operador de una concesión haya demostrado eficiencia en la gestión del proyecto, es conveniente analizar la posibilidad de extender o renovar el plazo de concesión otorgada, sobre la base de inversiones adicionales, mejores condiciones económicas para el Estado (mayor retribución) y/o un menor costo de acceso a los servicios para los usuarios. Esta posibilidad además acarrea un menor uso de recursos por parte del Estado, dado que se evita pasar por un nuevo proceso de estructuración y promoción para la adjudicación de una nueva empresa concesionaria.
- Sobre la modificación del artículo 11, mencionan que es de opinión de la APN que, 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.
- Vale decir, **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 actualmente no goza**, por ejemplo, aquellas inversiones

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

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.

- **En consecuencia, si el sector privado resulta ser el protagonista del motor de la productividad económica, en un ambiente donde la actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal, el artículo 11 de la actual LSPN desincentiva al sector privado por no gozar de los mismos beneficios que la norma ha reservado exclusivamente para los casos de infraestructura portuaria nueva vía compromisos contractuales del Estado** (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)
- Ahora bien, la DPNTAL indica que, sobre la propuesta de modificación del artículo 10 de la LSPN, considerando el dinamismo del sector portuario, el plazo que se otorguen a las concesiones portuarias, cobra mayor relevancia, ya que los constantes cambios tecnológicos, y el crecimiento del mercado internacional hace que la planificación a largo plazo sea un desafío.
- En ese marco, **la APN considera pertinente la opción de una renegociación de las concesiones por un periodo de hasta 30 años adicionales**, bajo una evaluación técnica, considerando del cumplimiento efectivo del contrato de concesión y el impacto al bienestar general, basándonos objetivamente en inversiones vinculadas a la mejora del servicio y gestión de calidad por el plazo de concesión adicional.
- Sobre la propuesta de modificación del artículo 11 de la LSPN, indica la DPNTAL que, pese a que el artículo 3 de la LSPN establece como Lineamientos de Política Portuaria Nacional, el fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios; la promoción del libre acceso, la leal competencia y libre concurrencia al mercado de los servicios portuarios y pese a que el artículo 14 de la LSPN dispone que la Autoridad Portuaria Nacional y las Autoridades Portuarias Regionales fomentan y afianzan la libre y leal competencia en la ejecución y prestación de actividades y servicios portuarios y que bajo el principio de libre competencia están prohibidas las prácticas que constituyan abuso de posición de dominio o que sean restrictivas de la libre competencia; **el numeral 11.3 del artículo 11 de la LSPN prevé la posibilidad de un Uso Exclusivo de servicios esenciales, el cual se encuentra actualmente 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**

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

una sola persona jurídica, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos contratos.

- En cuanto a su constitucionalidad, cabe recordar que 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.
- De esta manera, resulta consecuente recordar que el artículo 70 de la Constitución prevé, entre otros, que el derecho de propiedad es inviolable, que el Estado lo garantiza y que se ejerce en armonía con el bien común y dentro de los límites de la ley. Así, la propiedad de las áreas terrestres, de las inversiones que sobre estas se realicen y de los equipamientos, tangibles e intangibles, necesarios para explotar un terminal portuario, constituyen inversiones que, prima facie, se deben explotar bajo exclusividad y dentro de los límites de la ley; en el entendido que el riesgo de tales inversiones es asumido íntegramente por la inversión privada.
- En consecuencia, **la propuesta normativa consolida, para el ámbito portuario, los conceptos de propiedad privada, previstos en el Constitución y de titularidad privada prevista en la LSPN, equiparando el tratamiento de las inversiones en infraestructura portuaria de uso público, sean de titularidad pública o privada; evitando preferencias entre éstas.**
- **La Sociedad de Comercio Exterior del Perú COMEX**, Mediante Carta N.º 064 - 2024-DE/COMEXPERU, de fecha 01 de abril, ingresado a esta comisión con fecha 01 de abril de 2024, suscrita por Jessica Luna Cardenas, directora ejecutiva de dicho gremio, emite la posición institucional **favorable** sobre los Proyectos de Ley **7141 y 7188/2023-CR**, en el extremo de ampliación o estandarización de plazos para las concesiones portuarias, señalando lo siguiente:
 - Saludan las propuestas que incentivarán la promoción de la inversión privada, a través de la prórroga de la administración de infraestructura portuaria por parte del sector privado, estandarizando dicho plazo al establecido en el Decreto Legislativo 1362, que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público-privadas y proyectos en activos.
 - El sector portuario nacional ha incrementado sus capacidades a lo largo del tiempo, colocándose como uno de los principales sectores de desarrollo de nuestra economía.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

- En el año 2003 existían 24 terminales portuarios – 20 en el sector marítimo y 4 en el ámbito fluvial. Así, durante dicho período se movieron cerca de 700,000 contenedores y 48.8 millones de toneladas métricas. De dichos terminales portuarios, ocho eran directamente administrados por la Empresa Nacional de Puertos -ENAPU.
- Actualmente, el país cuenta con 60 terminales portuarios, de los cuales 46 son marítimos y 14 son fluviales, estando 08 de ellos concesionados mediante el mecanismo de Asociación Público-Privada (APP). En términos de resultados, se refleja que en el 2023 se movilizaron más de 3.1 millones de contenedores (casi 4.5 veces lo movilizado en el 2003) y 118 millones de toneladas métricas a través de terminales de uso público y privado (crecimiento del 141.7% frente al 2003).
- De acuerdo a la Autoridad Portuaria Nacional, los principales impactos del desarrollo del Sistema Nacional Portuario se traducen en un mayor número de terminales portuarios y un mayor movimiento de carga y tráfico marítimo. La inversión en infraestructura portuaria alcanzó los US\$ 214 millones en 2023, y registró una inversión acumulada de US\$ 2,101 millones, lo que refleja un avance del 61% en el compromiso de inversión de los terminales portuarios concesionados.
- Con la intención de promover la iniciativa privada y el crecimiento económico del país, los Proyectos pretenden ampliar el plazo de administración de la infraestructura portuaria en manos del sector privado mediante la posibilidad de solicitar prórrogas, en consonancia con lo estipulado por el Decreto Legislativo 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante APP.
- En ese sentido, el **DL 1362, incentiva la participación de la inversión privada en el país, pues – bajo la modalidad de APP – dispone como plazo máximo 60 años para operación del sector privado. No obstante, para el caso de la legislación portuaria, se establece un plazo máximo de 30 años para la operación de privados.**
- En efecto, la Ley 27943, Ley del Sistema Nacional Portuario, determina que la infraestructura portuaria puede ser entregada en administración del sector privado hasta por treinta (30) años. Cabe resaltar que tal como se establece en las Exposiciones de Motivos, prácticas internacionales establecen un mayor plazo de administración para el sector privado, lo cual ha generado mayores beneficios económicos, sustanciales y potencialmente mayores.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

- Por otro lado, una solicitud de prórroga no necesariamente implica una ampliación de la operación en favor de agentes privados. Más bien, implica un acuerdo voluntario entre el Estado y el sector privado para continuar dichas operaciones, basado en evaluaciones de rendimiento, beneficios económicos y otros factores. Estas evaluaciones determinan si, a través de la APP, se logra el objetivo de crecimiento económico. Por lo tanto, no se trata simplemente de una decisión unilateral, sino del consentimiento del Estado para seguir bajo esta modalidad de gestión.
- **La Asociación para el fomento de la infraestructura nacional AFIN**, Mediante Carta N.º 066 -2024, de fecha 03 de abril, ingresado a esta comisión con fecha 04 de abril de 2024, suscrita por María Roca Voto Bernales, presidenta de dicho gremio, emite la opinión institucional **favorable** sobre el Proyectos de Ley 7141/2023-CR, en el extremo de ampliación o estandarización de plazos para las concesiones portuarias, señalando lo siguiente:
 - La competitividad del país se ha visto beneficiada por las mejoras de eficiencia de los terminales portuarios. Los resultados de la medición de los niveles de servicio y productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao (Terminal Sur) muestra una reducción del 52% del tiempo de atención para el retiro de mercancía y un incremento de 53% del rendimiento de la operación de embarque o descarga (contenedor/hora), entre el trimestre 3º de operación en concesión (Nov/10– Feb/11) y el trimestre 34º (Sep/17 -Nov/18).
 - Asimismo, el Terminal Norte Multipropósito del Callao (Terminal Norte) reportó incrementos de 81% del rendimiento (contenedores/hora) de carga fraccionada, 14% del rendimiento de carga sólida a granel en fertilizante y 8% del rendimiento de carga sólida a granel en general, entre el trimestre 3º de operación en concesión (Ene-Mar/12) y el trimestre 34º (Jul-Sep/19).
 - En cuanto al marco legal vigente, La Ley 27943 - Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) data del 1 de marzo del año 2003. De acuerdo con su artículo 1º, su objeto es regular las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional; además de promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.
 - Hasta el año 2003 no se contaba con un marco legal claro en materia portuaria, que permitiera establecer las políticas a corto, mediano y largo plazo, ni tampoco

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR,
con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de
la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el
desarrollo portuario.

con una identificación de las funciones que tenían los agentes que participaban de la actividad portuaria.

- No se advierte, por lo tanto, en los antecedentes de la LSPN fundamento técnico para establecer un plazo máximo de hasta 30 años para las concesiones portuarias. Tampoco existe discusión o debate que permita entender por qué la LSPN no acogió un plazo más extendido para las concesiones portuarias que concordara con el plazo máximo de 60 años previsto entonces por el TUO de Concesiones.
- El plazo máximo previsto en la LSPN para el caso de las concesiones difiere, sin embargo, del plazo establecido para el sistema de licencias portuarias, pese a que en ambos esquemas hablamos de la posibilidad de que un inversionista privado implemente y explote instalaciones portuarias.
- En el año 2008, mediante el Decreto Legislativo 1022, se modificó, entre otros artículos, el numeral 3 del artículo 10 de la LSPN, pero se mantuvo el límite de los 30 años¹.
- El artículo 29.1 del reglamento de la LSPN señala que aquellas *“personas jurídicas que pretendan desarrollar infraestructura portuaria en áreas acuáticas y franjas ribereñas, deben obtener previamente la viabilidad técnica temporal portuaria, la viabilidad técnica definitiva portuaria, la habilitación portuaria y la licencia portuaria”*.
- En esa línea, antes de su modificación mediante Decreto Supremo Nro. 027-2008-MTC, el artículo 41 del reglamento, establecía un plazo de 60 años para la Licencia Portuaria. Con la modificación, del texto de este artículo quedó con la siguiente redacción:
“La Licencia Portuaria es otorgada hasta por el período de vigencia de la autorización definitiva de uso de área acuática y franja ribereña”.
- Por lo tanto, actualmente es posible contar con una licencia portuaria hasta por 60 años, porque la autorización de uso de área acuática se puede otorgar por 30 años prorrogables por 30 años más, conforme a lo previsto en el Decreto Legislativo 1147. **En ese contexto, no se explica entonces por qué en el caso de las licencias portuarias se tiene la opción de explotar infraestructura portuaria por un plazo máximo de 60 años, mientras que en el caso de las concesiones ese plazo es solo de 30 años.**

1 Respecto de esta modificación, el plazo consignado en la primera versión del DL 1022 fue de 60 años, posteriormente y a través de una “fe de erratas”, se cambió por 30 años.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

4.2.2 El **Proyecto de Ley N° 7188/2022-CR**, se ha recibido las siguientes opiniones e información de las siguientes instituciones:

- **La Sociedad de Comercio Exterior del Perú COMEX**, Mediante Carta N.º 064 - 2024-DE/COMEXPERU, de fecha 01 de abril, ingresado a esta comisión con fecha 01 de abril de 2024, suscrita por Jessica Luna Cardenas, directora ejecutiva de dicho gremio, emite la posición institucional **favorable** sobre los Proyectos de Ley **7141 y 7188/2023-CR**, en el extremo de ampliación o estandarización de plazos para las concesiones portuarias.
- **La Asociación para el fomento de la infraestructura nacional AFIN**, Mediante Carta N.º 067 -2024, de fecha 03 de abril, ingresado a esta comisión con fecha 04 de abril de 2024, suscrita por María Roca Voto Bernales, presidenta de dicho gremio, emite la opinión institucional **favorable** sobre el Proyectos de Ley 7188/2023-CR, debido a las mismas razones expuestas por el proyecto de análisis anterior materia de estudio.
- **El Ministerio de Economía y Finanzas, Agencia de Promoción de la Inversión Privada PROINVERSIÓN**, Mediante Oficio N.º 142-2024-PROINVERSIÓN/DE, de fecha 05 de abril, ingresado a esta comisión con fecha 05 de abril de 2024, suscrito por José Antonio Salardi Rodríguez, Director Ejecutiva de dicho gremio, emite la posición institucional **favorable** sobre el Proyecto de Ley **7188/2023-CR**, en el extremo de no tener comentarios al mismo, toda vez que está alineado a los objetivos institucionales de la entidad.

V. ANÁLISIS TÉCNICO LEGAL

Los proyectos materia de estudio se sustentan en el derecho a la iniciativa en la formación de leyes reconocido en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú a los Congresistas de la República y cuanta con informe favorable de calificación para estudio.

De acuerdo con el artículo 63 de la Constitución Política del Perú, **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 del texto constitucional 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 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

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

el transporte multimodal, modernizar los puertos y desarrollar las cadenas logísticas que existen en los terminales portuarios.

Señalan los autores que, para lograr la finalidad² prevista en la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (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 Autoridad Portuaria Nacional **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 de su reglamento, diferentes a los Contratos de Concesión.**

Como señala el Decreto Legislativo 1022, Decreto legislativo que modifica la Ley del Sistema Portuario Nacional, resulta indispensable disponer las medidas necesarias para facilitar las actividades portuarias en su conjunto y la puesta al servicio del comercio exterior dentro de un marco facilitador del comercio, orientado a mejorar la competitividad del país.

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.

Los autores de la propuesta señalan que, para fomentar la inversión, es importante abordar desafíos y promover políticas que brinden estabilidad, seguridad, transparencia y condiciones favorables para la inversión.

Además de 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.

² Finalidad de promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

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.

Respecto a la propuesta de modificación del artículo 10, sobre el plazo de prórroga por 30 años, expresado en ambos proyectos de Ley bajo estudio, consideramos que, guiados por el informe del Banco Mundial³, consideramos que el posicionamiento de los países emergentes en las cadenas globales de suministros, en el contexto de alta competitividad de los mercados de exportación, se requiere superar obstáculos fundamentales como los costos e ineficiencias logísticas.

Nuestro país está impulsando una política consistente de apertura de mercados que nos ha llevado a dinamizar el Comercio Exterior, con la firma de 22 acuerdos comerciales, con las principales economías del mundo, en el presente año, según información del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo -Mincetur, se espera concretar nuevos tratados de libre comercio (TLC) con Hong Kong, Tailandia, Indonesia y culminar un proceso de optimización del TLC con China, nuestro principal socio comercial.

De acuerdo a la información con opinión favorable respecto a la modificación del artículo 10, de ambas propuestas de Ley, el gremio AFIN señala que Paredes y Sachs⁴ identificaron a inicios de los años 90 que, si bien la infraestructura portuaria marítima existente en el país, permitía atender los requerimientos del comercio internacional, las tarifas portuarias superaban ampliamente las de los países vecinos y ello se debía en gran parte al monopolio estatal en los servicios de estiba, lo que fue corregido por el Congreso, más de una década después.

Reflejan que con un estudio encargado por el Mincetur⁵, se encontró que, en 2003, solo 3 de los 8.7 días que demoraba la mercadería hasta arribar al usuario final en una importación por el Callao eran considerados razonables, los 5.7 días adicionales

³ <https://documents1.worldbank.org/curated/en/555181547057977330/pdf/133561-WP-P145783-Analisis-dela-Logistica-Peru.pdf>

⁴ Paredes, Carlos y Jeffrey Sachs (ed). (1991). Estabilización y crecimiento en el Perú. Lima: GRADE. 439 p. <https://www.grade.org.pe/wp-content/uploads/Estabilizacion.pdf>

⁵ Sgut, M. (2005). Estudio de los Costos y Sobrecostos Portuarios del Puerto del Callao. https://www.mincetur.gob.pe/wpcontent/uploads/documentos/comercio_exterior/plan_exportador/estudios/Costos_Sobrecostos_Portuarios_Martin_Sgut.pdf 3 TEU: Unidad Equivalente a Veinte Pies

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

significaban sobre costos. Más aún, el costo al usuario por movilizar un contenedor de 20 pies (TEU⁶), considerando solo los cargos por la operación portuaria, ascendía a US\$ 105.05 en el terminal del Callao, que representaba el 26% del total de costos portuarios (Tabla 1), además de encontrarse 60% por encima que en Puerto Limón (Costa Rica) y 26% más alto que en Buenos Aires:

CUADRO 05

Costos portuarios de la carga de contenedores de buques portacontenedores llenos que atraviesan el puerto del Callao tanto para importación como exportación en 2003

#	Componente	TEU	Distribución %
2.0 Costo a la Nave		77.89	19%
2.1	Remolcaje	5.86	1%
2.2	Amarre y Desamarre	1.47	0%
2.3	Uso de amarradero	9.12	2%
2.4	Practicaje	3.30	1%
2.5	Recepción y despacho	6.37	2%
2.6	Inspección sanitaria	1.67	0%
2.7	Faros y Balizas	9.32	2%
2.8	Vigilancia	0.68	0%
2.9	Guardanía	0.33	0%
2.10	Pases de Inmigración	0.26	0%
2.11	Comisión de agencia	2.57	1%
2.12	Estiba/Desestiba	22.92	6%
2.13	Uso de Muelle Containers Vacíos	6.82	2%
2.14	Uso de Muelle Transbordo	5.72	1%
2.15	Transferencia en Transbordo	0.61	0%
2.16	Manipuleo en Transbordo	0.88	0%
3.0 Costo al Operador Portuario		0.93	0%
3.1	Licencia Anual	0.05	0%
3.2	Garantía Bancaria	0.88	0%
4.0 Costo al Usuario		323.11	80%
4.1	Cargo por Nave Surcharges	6.65	2%
4.2	Cargos de Agencia Marítima	52.45	13%
4.3	Cargo por Operador Portuario	105.05	26%
4.4	Cargos Aduaneros	90.44	23%
4.5	Cargos por ENAPU	68.52	17%
TOTAL		401.93	100%
Fuente: Sgut, M. (2005). Elaboración: AFIN			

⁶ TEU: Unidad de medida equivalente a 20 pies

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

CUADRO 06

Costo al usuario por TEU operado, considerando solo cargos pagados por la operación portuaria

Puerto	US\$
El Callao	105.05
Puerto Limón	65.61
Buenos Aires	83.44

Fuente: Sgut, M. (2005).

Estos logros no habrían sido posible sin la reforma del sector portuario, que permitió aminorar la influencia de los gremios de trabajadores portuarios en las tarifas de estiba y desestiba y el número de personal en las cuadrillas de estibadores, y se permitió la operación de cooperativas para competir con los trabajadores portuarios.

CUADRO 07

Evolución del modelo de gestión portuaria en Perú



Fuente: Banco Mundial

Análisis de los costos marítimos y portuarios

Elaboración: AFIN

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

Años después, un estudio del Banco Mundial para el Mincetur⁷ encontró que a finales del 2015 los costos portuarios representaban entre el 5% y 15% del costo de importar o exportar, siendo considerado en dicho estudio como no determinante para la decisión de comercio exterior.

Actualmente se tienen concesionados 7 terminales marítimos y 1 terminal fluvial, los cuales registraron un movimiento de carga de alrededor de 55 millones de toneladas métricas (TM) en 2023, 4 veces lo registrado en 1998 (antes de la primera concesión).

CUADRO 08
Terminales portuarios en concesión

Concesión	Suscripción del contrato	Fecha de inicio de operación	Fecha de vencimiento de contrato
1. Terminal Portuario de Matarani	17/08/1999	17/08/1999	17/08/2029
2. Terminal de Contenedores Zona Sur - Callao	24/07/2006	22/05/2010	24/07/2036
3. Terminal Portuario de Paita	09/09/2009	07/10/2009	09/09/2039
4. Terminal de Concentrados de Minerales - Callao	28/01/2011	23/05/2014	28/01/2031
5. Terminal Norte Multipropósito - Callao	11/05/2011	01/07/2011	11/05/2041
6. Terminal Portuario General San Martín (Pisco)	21/07/2014	20/08/2014	21/07/2044
7. Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	01/10/2018	30/10/2018	01/10/2048
8. Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma	31/05/2011	15/12/2016	31/05/2041

Elaboración Comisión de Transportes y Comunicaciones

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones. APN

En el año 1998, el movimiento de contenedores de todos los terminales habilitados que se encontraban solamente a cargo de ENAPU fue de setenta y seis mil trescientos cuarenta y seis TEU. En 2021, los terminales concesionados, que representan el 99% del tráfico de contenedores de los terminales de uso público, movilizaron 3.1 millones de contenedores TEU. Este incremento de 40 veces se debe a una mejora de la productividad en la atención de contenedores gracias a la implementación de grúas pórtico.

El PNDP 2005 identificó los bajos rendimientos operativos de ENAPU, de 12 a 14 contenedores / hora. En la actualidad, el 99.7% de contenedores de Callao (Terminal Norte y Terminal Sur) y el 91.4% Paita son atendidos con grúa pórtico y cada grúa mueve, según el terminal, entre 29 y 35 contenedores por hora en promedio, superando el nivel mínimo establecido contractualmente (18, 20 y 25 contenedores / hora, respectivamente). La

⁷ Banco Mundial. Análisis de los costos marítimos y portuarios. Reporte final.
https://www.mincetur.gob.pe/wpcontent/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Maritimos_Peru.pdf

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

mejora de la productividad se relaciona a la inversión en equipamiento (bienes de capital), que contrasta con el proceso productivo intensivo en el factor trabajo que predominaba antes de las reformas del sector portuario.

Al respecto, nuestro sistema portuario nacional, con la participación privada se ha dinamizado, la competitividad del país se ha visto beneficiada por las mejoras de equipamiento y eficiencia de los terminales portuarios. Los resultados de la medición de los niveles de servicio y productividad del Nuevo Terminal de Contenedores del Callao (Terminal Sur) muestra una reducción del 52% del tiempo de atención para el retiro de mercancía y un incremento de 53% del rendimiento de la operación de embarque o descarga (contenedor/hora), entre el trimestre 3° de operación en concesión (Nov/10–Feb/11) y el trimestre 34° (Sep/17 -Nov/18).

Asimismo, el Terminal Norte Multipropósito del Callao (Terminal Norte) reportó incrementos de 81% del rendimiento (contenedores/hora) de carga fraccionada, 14% del rendimiento de carga sólida a granel en fertilizante y 8% del rendimiento de carga sólida a granel en general, entre el trimestre 3° de operación en concesión (Ene-Mar/12) y el trimestre 34° (Jul-Sep/19).

En cuanto al marco legal vigente, La Ley 27943 - Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante, "LSPN") data del 1 de marzo del año 2003. De acuerdo con su artículo 1°, su objeto es regular las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional; además de promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

Podemos afirmar que, desde el año 2003 no se contaba con un marco legal claro en materia portuaria, que permitiera establecer las políticas a corto, mediano y largo plazo, ni tampoco con una identificación de las funciones que tenían los agentes que participaban de la actividad portuaria.

Hasta el año 2003 no se contaba con un marco legal claro en materia portuaria, que permitiera establecer las políticas a corto, mediano y largo plazo, ni tampoco con una identificación de las funciones que tenían los agentes que participaban de la actividad portuaria.

La Ley 27943 - Ley del Sistema Portuario Nacional, data del 1 de marzo del año 2003. De acuerdo con su artículo 1°, *su objeto es regular las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional; además de promover el desarrollo y la*

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR,
con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de
la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el
desarrollo portuario.

competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

En el año 2008, por Ley autoritativa de delegación de facultades se dio el Decreto Legislativo 1022, que modificó, entre otros artículos, el numeral 3 del artículo 10 de la LSPN, pero se mantuvo el límite en los ⁸ años 30.

No se advierte, por lo tanto, en los antecedentes de la LSPN fundamento técnico para establecer un plazo máximo de hasta 30 años para las concesiones portuarias. Tampoco existe discusión o debate en el Congreso de esa época, que permita entender por qué la LSPN no acogió un plazo más extendido para las concesiones portuarias que concordara con el plazo máximo de 60 años previsto entonces por el TUO de Concesiones.

El plazo máximo previsto en la LSPN para el caso de las concesiones difiere, sin embargo, del plazo establecido para el sistema de licencias portuarias, pese a que en ambos esquemas hablamos de la posibilidad de que un inversionista privado implemente y explote instalaciones portuarias.

El artículo 29.1 del reglamento de la LSPN señala que aquellas *“personas jurídicas que pretendan desarrollar infraestructura portuaria en áreas acuáticas y franjas ribereñas, deben obtener previamente la viabilidad técnica temporal portuaria, la viabilidad técnica definitiva portuaria, la habilitación portuaria y la licencia portuaria”*.

El reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional

Un año después de la publicación de la LSPN, se aprobó su reglamento mediante Decreto Supremo Nro. 003-2004-MTC.

El artículo 50 del reglamento se refiere al tema de los plazos los siguientes términos:

“Artículo 50.- Los contratos que se celebren con el sector privado para la administración de infraestructura portuaria **podrán ser prorrogados hasta por 30 (treinta) años adicionales**, debiendo establecerse las condiciones de prórroga en las bases de la Licitación Pública y en el contrato correspondiente”.

Como se puede advertir, dicha norma establece la posibilidad de prorrogar por 30 años adicionales los contratos siempre que en las bases de la licitación pública y en el contrato se establezcan las condiciones de la prórroga.

⁸ Como nota aparte respecto de esta modificación, el plazo consignado en la primera versión del DL 1022 fue de 60 años, posteriormente y a través de una “fe de erratas”, se cambió por 30 años.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

Esta norma, sin embargo, no ha tenido aplicación, pues en ninguna de las concesiones portuarias celebradas luego de su vigencia se ha previsto la posibilidad de prórroga por 30 años adicionales. Es decir, ninguna de las bases de la licitación ni los textos de los contratos han considerado la extensión del plazo de la concesión más allá de su plazo original fijado en la Ley.

CUADRO 09

Decreto supremo N° 003-2004-MTC	Reglamento de la Ley del Sistema Portuario
Artículo 50: Los Contratos que se celebren con el sector privado para la administración de infraestructura portuaria <u>podrán ser prorrogados hasta por 30 (treinta) años adicionales, debiendo establecerse las condiciones de prórroga en las bases de la Licitación Pública y en el contrato correspondiente.</u>	

El subrayado y énfasis en nuestro.

Efectivamente, desde el año 2003, se han otorgado en concesión los siguientes proyectos portuarios:

CUADRO 10 Concesión de proyectos portuarios

Concesión	Fecha de suscripción	Plazo (años)	Cláusula de prórroga
Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao – Zona Sur	24/7/2006	30	No
Terminal Portuario de Paíta	09/09/2009	30	No
Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	28/01/2011	20	No
Terminal Norte Multipropósito – Callao	11/05/2011	30	No
Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas	31/05/2011	30	No
Terminal Portuario General San Martín -Pisco	21/07/2014	30	No
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	01/10/2018	30	No

Como se aprecia del cuadro anterior, ninguno de los proyectos portuarios concesionados después de la entrada en vigencia del reglamento de la LSPN los contratos consignan una cláusula de prórroga que permita extender su plazo inicial, ya que la Ley no lo permite.

Por ello, entendemos que la inaplicación del artículo 50 del Reglamento de la LSPN obedece, justamente, a que es una norma reglamentaria, que está sometida y supeditada a lo establecido en la LSPN. Por consiguiente, si en el ejercicio de la

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

potestad reglamentaria el Poder Ejecutivo, al reglamentar las leyes, no puede transgredirlas ni desnaturalizarlas, la posibilidad de prórroga contenida en el artículo 50 del reglamento parece haber sido interpretada por la Administración como una transgresión al plazo máximo autorizado por el artículo 10 de la LSPN, lo que explica su nula aplicación.

Más allá de esta conjetura, lo cierto es que en la actualidad coexiste el plazo máximo de 30 años establecido en la LSPN con la disposición del artículo 50 de su reglamento que autoriza la prórroga adicional por 30 años.

En ese contexto, los proyectos de Ley tienen por objeto modificar el artículo 10, de manera específica, el numeral 10.3 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, **a fin de establecer una concordancia y coherencia con las disposiciones del TUO del Decreto Legislativo No. 1224**, respecto a las formalidades y el plazo máximo para el desarrollo de la infraestructura portuaria en la modalidad de Asociaciones Público Privadas.

Una de las razones detrás de la propuesta, según puede verse, era asimilar los plazos de las concesiones portuarias con los plazos contemplados en las normas de APP. Pero, además, se buscaba promover la participación privada en el sector portuario mediante el incentivo de la ampliación del plazo:

“Tenemos que la Ley 27943 y el TUO del Decreto Legislativo No. 1224, establecen diferentes plazos máximos para otorgar la administración de una infraestructura portuaria bajo la modalidad de Asociación Público Privada, lo que resulta contradictorio para la promoción de la inversión privada, toda vez que, no permite incentivos adecuados en materia de inversión privada para el desarrollo de proyectos portuarios.”

Conviene también citar las opiniones de los distintos órganos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Autoridad Portuaria Nacional: la Oficina General de Asesoría Jurídica OGAJ MTC, la Dirección General de Concesiones en Transportes, la Dirección de Transporte Acuático, la Gerencia General de la APN y la Unidad de Asesoría Jurídica de la APN⁹.

EVALUACIÓN DEL ANÁLISIS DEL IMPACTO REGULATORIO

El análisis de impacto regulatorio (AIR) es una metodología adoptada por los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), que busca que las normas y regulaciones sean efectivas y eficientes, es decir, que logren los objetivos trazados al menor costo posible y tengan efectos negativos mínimos, considerando

⁹ Mediante Oficio No. 023-2018-APN/PD-UAJ, del 12 de febrero de 2018, la APN informó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, que había remitido al MTC la solicitud de opinión en virtud de la Directiva No. 004-2017-MCT/01 y que sería dicha entidad quien emitiría la opinión correspondiente.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

principios como los de necesidad, proporcionalidad y mínima intervención. En el caso peruano, este estándar se introdujo en nuestro sistema jurídico mediante el Decreto Legislativo 1448, como parte de la denominada "mejora de la calidad regulatoria" en el Poder Ejecutivo, y posteriormente mediante el Decreto Legislativo 1565, Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria.

En el Congreso de la República, esta mejora regulatoria se dio mediante la Resolución Legislativa del Congreso 023-2020-2021-CR, que dispuso la modificación de diversos artículos del Reglamento del Congreso de la República -RCR, incluyendo en la práctica parlamentaria determinadas disposiciones que obedecen a los estándares del AIR.

Entre estas, resaltamos lo referido a la presentación de las propuestas legislativas. El artículo 75° del RCR dispone expresamente que las propuestas deben contener una exposición de motivos donde se exprese el problema que se pretende resolver y los fundamentos de la propuesta, los antecedentes legislativos, el efecto de la vigencia de la norma que se propone sobre la legislación nacional, precisando qué artículos o partes de artículos se propone modificar o derogar, así como el análisis costo-beneficio de la futura norma legal que incluya la identificación de los sectores que se beneficiarían o perjudicarían con el proyecto de ley, los efectos monetarios y no monetarios de la propuesta, su impacto económico y, cuando corresponda, su impacto presupuestal y ambiental.

Lo señalado en el párrafo precedente, garantiza que las propuestas de Ley se formulan con debido sustento y evidencia, con altos niveles de calidad, lo que mejorará su debate y, de ser viable, su aprobación.

Los Proyectos buscan eliminar la disparidad entre los plazos para desarrollar y gestionar la infraestructura portuaria mediante la modalidad de APP y la particular de esta modalidad de contratación. Según la normativa portuaria, la administración está limitada a un máximo de 30 años, mientras que, bajo la legislación general de las APP, este plazo puede extenderse hasta 60 años.

Es importante señalar que la regulación en este caso implica una diferencia en los plazos de duración del contrato, la cual carece de justificación, especialmente si consideramos que el desarrollo de la economía nacional se fundamenta en gran medida en la inversión privada. La intención del legislador, entonces, responde a estandarizar dichos plazos al dar la posibilidad de continuar y permitir el desarrollo de proyectos a mayor plazo dentro del sector portuario.

Actualmente, la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) y su Reglamento (RLSPN), aprobado por Decreto Supremo 003-2004-MTC y sus modificaciones, contemplan dos (2) modalidades de inversión privada en infraestructura portuaria:

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

- 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 al régimen de procedimientos administrativos.

En ese sentido, ambas constituyen una manera sostenible de inversión, las que deben gozar de las mismas condiciones, esto es mismo tratamiento legal, por ello se pretende corregir esta disparidad en las normas.

Lo que se espera lograr con las propuestas de modificación es que, con respecto a la exclusividad de los servicios portuarios básicos que actualmente solo puede ser concedida a aquellas inversiones en el marco de las modalidades contractuales establecidas en el numeral 10.3 del artículo 10 de la LSPN, esta pueda ser otorgada también a las inversiones efectuadas a través de la otra modalidad de inversión en puertos que es mediante las autorizaciones administrativas; en tal sentido, lo que se busca es que la Autoridad Portuaria correspondiente pueda evaluar la conveniencia de otorgar la exclusividad de las actividades y los servicios portuarios, a aquellos proyectos portuarios privados de uso público, considerando para ello 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

Consideramos que, la inversión privada desempeña un papel fundamental en el crecimiento y desarrollo de la economía. Su importancia radica en varios aspectos clave que abarcan un amplio espectro de impactos y beneficios. Por lo que la inversión privada es un motor económico que impulsa la innovación, la creación de empleo, el aumento de la productividad y la generación de riqueza. Además, es esencial para la expansión de infraestructuras, el desarrollo tecnológico y la competitividad a nivel global.

Ahora bien, las modalidades de inversión privada en infraestructura portuaria 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.

Sin embargo, debido a la inversión comprometida y el impacto en la competitividad del comercio; todas las modalidades gozan de las mismas condiciones y presupuestos, por lo que es necesario que con respecto a la exclusividad de los servicios portuarios básicos que actualmente solo puede ser concedida a aquellas inversiones en el marco de las modalidades contractuales establecidas en el artículo 10 de la LSPN, esta pueda ser otorgada también a las inversiones efectuadas a través de la otra modalidad de inversión

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

en puertos que es mediante las autorizaciones administrativas; en tal sentido, lo que se busca es que la Autoridad Portuaria correspondiente pueda evaluar la conveniencia de otorgar la exclusividad de las actividades y los servicios portuarios, a aquellos proyectos portuarios privados de uso público, considerando para ello la inversión comprometida y el impacto en la competitividad del comercio.

La Autoridad Portuaria correspondiente evaluará la conveniencia de 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.

La propuesta de modificación ayudará a tener más claridad en la promoción de la inversión portuaria, porque de mantener la regulación actual, no se otorga seguridad jurídica ni promueve la captación de capitales al inversionista, que actualmente y de manera futura asume a riesgo propio la construcción de un terminal de uso público de gran envergadura comercial e infraestructura moderna.

De no hacerse la modificación se generará un alto riesgo, a la promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional, toda vez que bajo la modalidad de inversión a través del otorgamiento de una autorización administrativa, la habilitación portuaria se configura como en el momento en el cual el administrado queda facultado para iniciar la ejecución de obras de construcción, ampliación o modificación de la infraestructura de un terminal portuario, dentro del área previamente autorizada, considerando ello resulta clave que al momento de que se empiece con la construcción del proyecto portuario se cuente con la seguridad de la recuperación de la inversión, razón por la cual se ha determinado que el plazo adecuado para que los administrados puedan pedir la exclusividad de servicios se pueda efectuar o en la solicitud de habilitación portuario y hasta antes de que empiecen a operar, es decir antes del otorgamiento de la licencia portuaria.

De acuerdo al Oficio 794- 2023-2024-JCA-CR, remitido por el señor Congresista José Ernesto Cueto Aservi, con fecha 01 de abril, y en su intervención realizada el viernes 05 de abril en la segunda sesión extraordinaria, mediante el cual pide incluir en el dictamen un párrafo sobre los planes de inversión en intervenciones fuera del área de concesión que aporten mejoras en la conectividad del puerto y mejoren la competitividad logística.

Consideramos, que de acuerdo al Informe¹⁰ Preliminar denominado "Impacto económico de las concesiones portuarias en el Perú" preparado para AFIN (2023), existe una problemática de la accesibilidad e inversiones comprometidas que justifica a su vez la necesidad de la ampliación del plazo de las concesiones portuarias al existir la

¹⁰ MACROCONSULT: Empresa de consultoría económica del Grupo Macro, especializada en desarrollar estudios y asesoría de alto nivel en temas económicos, con más de 36 años de trayectoria en el mercado peruano.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

desarticulación entre la infraestructura portuaria y la ciudad, incluyendo sus vías de acceso, lo cual podría comprometer la competitividad logística. Tanto para operaciones de importación como de exportación la cadena logística no se agota en el nodo portuario, sino se extienden hasta el lugar de producción, consumo del productor, cliente final.

A pesar de los avances logrados en la última década en la implementación de carreteras, puertos y aeropuertos, estos proyectos de infraestructura se encuentran desarticulados.

Los problemas logísticos más significativos identificados están relacionados con la articulación entre las infraestructuras existentes en cada nodo, siendo el Nodo Lima- Callao el más crítico. Se requiere herramientas de planificación que promuevan la integración de servicios y facilidades logísticas para mejorar la competitividad.

En el Nodo Lima-Callao, la problemática está vinculado al intenso tráfico en los accesos terrestres al puerto y al aeropuerto. Los principales proyectos destinados a resolver esta problemática incluyen el Puente Santa Rosa, el Antepuerto del Callao y el Anillo Vial Periférico. Sin embargo, no existen planes específicos para integrar el Nodo Lima-Callao con el Nuevo Nodo Chancay.

Al citar a Comex [2022], este señala: “que los concesionarios realizan las obras iniciales de su concesión en los primeros años posteriores a la suscripción del contrato y, posteriormente, se encuentran en un periodo de estancamiento hasta que se activen las etapas eventuales sujetas a gatillos de demanda.

Debido a que las activaciones no son un proceso inmediato, los terminales portuarios suelen encontrarse largos años sin realizar mayores inversiones, sin tener opción a optimizar la eficiencia de sus operaciones”, por lo que se sugiere adoptar medidas que permitan “dotar a los concesionarios portuarios de las habilitaciones necesarias y las herramientas legales para poder invertir y desarrollar proyectos que se encuentren fuera del área de la concesión.

Ello entre otros aspectos podría brindar incentivos para realizar ampliaciones necesarias y modernizaciones que mejoren la fluidez del tráfico y, en consecuencia, aumenten la eficiencia portuaria. Al mismo tiempo, ello permitiría sincronizar de manera adecuada y coordinada la ejecución de las inversiones en las vías de acceso y en la infraestructura, evitando demoras como las que se han venido observando en los últimos años en el Perú”.

Estas obligaciones de inversión podrían tener el mismo tratamiento de inversiones comprometidas en los contratos de APP o concesión de infraestructura portuaria; en el sentido que serían de cumplimiento obligatorio para los concesionarios.

La nueva dinámica en el comercio y la política mundial considera a las ciudades puerto como los principales protagonistas del desarrollo, donde el puerto debe ser el centro del

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

proceso de planificación. Para lograr que los puertos tengan un crecimiento sostenible y sean competitivos se requiere contar con una regulación flexible y estable en el tiempo, con plazos razonables que otorguen predictibilidad y seguridad jurídica.

Por ello, consideramos viable la propuesta que la incluiremos en una disposición complementaria fila de la propuesta.

VI. ANÁLISIS COSTO-OPORTUNIDAD

La seguridad jurídica es un factor, entre otros como el riesgo político y económico, que los inversionistas sopesan para invertir en el país. Por lo que al establecer la posibilidad que haya una recuperación de la inversión y un mantenimiento de las ganancias a largo plazo, hace más atractivo la apuesta en el fortalecimiento de la infraestructura portuaria; puesto que no sólo las concesiones podrán solicitar la exclusividad de los servicios sino también aquellas inversiones portuarias bajo la modalidad de autorizaciones administrativa que son de titularidad privada y uso público, toda vez que son de gran envergadura comercial.

Por un lado, las autorizaciones administrativas (viabilidades técnicas portuarias, habilitaciones y licencias portuarias) son otorgadas siguiendo el debido procedimiento y la evaluación transparente de los requisitos planteados en el TUPA de la APN; por otro, al haber más incentivo a la inversión habrá mayor crecimiento económico y empleos.

Existe un posible riesgo de no lograr la aprobación y sería el aumento de la brecha en infraestructura portuaria, con proyecciones económicas no alentadores a corto, mediano y largo plazo.

Del riesgo descrito, el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050 de Perú (CEPLAN), establece dentro de uno de sus objetivos, elevar la conectividad del país en todos los ámbitos económicos y sociales, a través de una infraestructura moderna, sostenible, resiliente y de calidad.

En tal sentido, 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.

DEBATE DEL PREDICTAMEN EN LA DÉCIMO CUARTA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 08 DE ABRIL DE 2024.

En la Décimo Cuarta Sesión Ordinaria, con la presencia del señor ministro del sector Raúl Pérez Reyes se modificó, a su propuesta, la primera disposición complementaria y final en la fórmula legal.

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

Además, se incluyeron los aportes de los señores congresistas Jenny López y Roberto Sánchez, que se incluyeron en el artículo 2 y la tercera disposición complementaria y final de la propuesta de dictamen respectivamente, antes de votar por unanimidad el texto legal propuesto.

En ese sentido, se incorporó una modificación al artículo 9 de la Ley 27943, adicionando los numerales 9.3 y 9.4, sobre habilitaciones portuarias.

Asimismo, se incorporó una disposición complementaria final referida a las habilitaciones portuarias de los puertos privados.

VII RECOMENDACIÓN

Por las consideraciones antes expuestas y de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, recomienda la APROBACIÓN de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2022-CR y 7188/2023-CR, con el siguiente texto sustitutorio:

LEY QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 9, 10 Y 11 DE LA LEY 27943, LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, PARA FOMENTAR EL DESARROLLO PORTUARIO

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, con el fin de fomentar el desarrollo portuario, mejorar las condiciones en la administración e inversiones de la infraestructura portuaria.

Artículo 2. Modificación del artículo 9 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional

Se incorporan los numerales 9.3 y 9.4 al artículo 9 de la Ley 27943, con la siguiente redacción:

"Artículo 9.- Habilitaciones Portuarias

(...)

- 9.3 El titular de un puerto privado de uso público o privado con habilitación portuaria brinda servicios portuarios de manera exclusiva, debiendo comunicar a la Autoridad Portuaria Nacional y a la comunidad portuaria los servicios portuarios que presta.
- 9.4 Los puertos de titularidad privada de uso privado o público no son entidades prestadoras para efectos del marco regulatorio aplicable a la infraestructura de transporte de uso público. Lo dispuesto en el artículo 21.1 de la presente ley no convierte al puerto privado de uso público o privado en una entidad prestadora."

En debate
17/4/2024
F:
C:
A:

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR,
con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de
la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el
desarrollo portuario.

Artículo 3. Modificación del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional

Se modifica el artículo 10 de la Ley 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 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

(...)"

Artículo 4. Modificación del artículo 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional

Se modifica el artículo 11 de la Ley 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 o** celebran compromisos contractuales con **este** 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

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario.

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.

Para efectos de lo dispuesto en el presente artículo, infraestructura portuaria nueva, entendida como aquella cuyo desarrollo, construcción y equipamiento es de cuenta y riesgo del sector privado, comprende cualquiera de los siguientes supuestos:

- a) La construcción de infraestructura portuaria anteriormente inexistente.
- 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.

Cuando los procesos de promoción de la inversión privada consistan en la construcción o entrega en administración de un terminal portuario, la aplicación del presente numeral es sobre dicho terminal en su conjunto.

Lo dispuesto en el presente numeral también será de aplicación respecto de la inversión pública destinada al desarrollo, construcción y/o equipamiento de infraestructura e instalaciones portuarias.”

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Intervenciones fuera del área de concesión

Las propuestas de inversión que presenten los inversionistas podrán incluir intervenciones fuera del área de concesión que aporten mejoras en la conectividad del puerto y mejoren la competitividad, previa modificación contractual en el marco del Decreto Legislativo 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, o norma que la modifique o sustituya.

Los planes maestros que presenten los inversionistas privados podrán incluir propuestas de mejora para la conectividad del puerto y en mejora de la competitividad.

SEGUNDA. Habilitaciones portuarias de puertos privados

Precisase que la exclusividad en la prestación de servicios portuarios esenciales que hubiera sido otorgada al sector privado por la Autoridad Portuaria Nacional en la

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR,
con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de
la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el
desarrollo portuario.

habilitación portuaria antes de la entrada en vigencia de la presente Ley mantendrá su
vigencia y efectos, de conformidad con los términos y condiciones bajo las cuales fue
otorgada. Al término de su vencimiento, se aplicará lo dispuesto en el artículo 9.3 de la Ley
27943, Ley del Sistema Portuaria Nacional.

TERCERA. Normas reglamentarias

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de la Autoridad Portuaria
Nacional, en un plazo no mayor de noventa días calendario, dicta las disposiciones
complementarias y reglamentarias pertinentes para la adecuación de lo dispuesto en la
presente Ley.

Lima, 8 abril de 2024.



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 10:58:35-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/04/2024 17:31:41-0500



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 12:36:48-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 10:24:06-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Eliana FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 12:11:19-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REATEGUI Cheryl
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 11:54:08-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 15:19:08-0500

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR,
con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de
la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el
desarrollo portuario.



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 11:34:24-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 12:41:39-0500



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS Segundo
Toribio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 15:54:52-0500



Firmado digitalmente por:
WONG PUJADA Enrique FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 16:14:51-0500



Firmado digitalmente por:
WONG PUJADA Enrique FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 16:15:06-0500



Firmado digitalmente por:
ARRIOLA TUEROS JOSE
ALBERTO FIR 25542681 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/04/2024 13:24:05-0500



Firmado digitalmente por:
MARTINEZ TALAVERA Pedro
Edwin FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 15:51:18-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 16:46:54-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/04/2024 16:29:41-0500



Firmado digitalmente por:
MARTICORENA MENDOZA Jorge
Alfonso FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/04/2024 14:10:47-0500

Dictamen de los Proyectos de Ley Núms. 7141/2023-CR y 7188/2023-CR,
con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de
la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el
desarrollo portuario.

MP interno

De: mesadepartesvirtual@congreso.pe
Enviado el: jueves, 11 de abril de 2024 14:16
Para: ST - Carmen Rosa Meza Charun
Asunto: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes
Datos adjuntos: d9ccd6369769f3ee000361f3f27c8803.pdf

[Solicitante]: cmeza@congreso.gob.pe

[Asunto]: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes

[Mensaje]: Dictamen de los Proyectos de Ley 7141/2023-CR y 7188/2023-CR, con un texto sustitutorio que propone modificar los artículos 9, 10 y 11 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el desarrollo portuario. Con dispensa del trámite de aprobación del acta.

[Fecha]: 2024-04-11 14:15:32

[IP]: 192.168.10.219

Su mensaje ha sido recibido.

Por favor, **NO responda a este mensaje**, es un envío automático de una cuenta no supervisada.