



Carta N° 64-2024/DE/COMEXPERU

Miraflores, 01 de abril de 2024

Congresista  
**EDUARDO SALHUANA CAVIDES**  
Presidente de la Comisión de Transportes y  
Comunicaciones  
Congreso de la República  
Presente.-

Ref.: Proyectos de Ley N° 7141 y 7188/2023-CR

De nuestra consideración:

Es grato saludarlo y dirigirnos a usted para informarle que desde la Sociedad de Comercio Exterior del Perú – ComexPerú estamos firmemente comprometidos con impulsar políticas públicas a través de propuestas basadas en evidencia y con solidez técnica, orientadas a preservar la credibilidad e independencia que hemos construido a lo largo de nuestra vida institucional. Por ello, nuestras acciones están enmarcadas en la defensa de principios y no en intereses particulares, convencidos de que esta es la manera como el sector empresarial debe contribuir con el desarrollo del país. Desde ComexPerú nos ponemos a su disposición para aportar en los temas y proyectos que se vean en su Comisión.

En esta oportunidad, hacemos de su conocimiento la posición de ComexPerú sobre los proyectos de ley de la referencia (en adelante, “los Proyectos”), que proponen la modificación de diversos artículos de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Nacional Portuario, con el fin de fomentar la inversión privada en la infraestructura portuaria nacional, facilitar el transporte multimodal y desarrollar las cadenas logísticas que existen en los terminales portuarios nacionales. Cabe resaltar que la presente opinión solo se refiere al incremento del plazo máximo de concesión, y no de otras modificaciones propuestas.

Al respecto, saludamos la iniciativa del legislador de incentivar 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 N° 1362, que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público-privadas y proyectos en activos.

Complementariamente, exponemos las siguientes consideraciones:

1. Beneficios económicos del Sistema Portuario Nacional.

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. Hacia 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 (en adelante, “ENAPU”).

No obstante, habiéndose demostrado que la administración pública no era la mejor opción para el desarrollo del Sistema Portuario Nacional, se dio inicio al proceso de concesión de los diferentes terminales portuarios de uso público. Así, actualmente contamos con 60 terminales portuarios (46 marítimos y 14 fluviales), donde 8 de ellos se encuentran 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).

Asimismo, gracias al aporte y gestión de 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. Asimismo, 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.

## 2. Modificaciones contractuales bajo la modalidad de APP.

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 N° 1362, que regula la promoción de la inversión privada mediante APP y proyectos en activo (en adelante, “el Decreto”).

En ese sentido, el Decreto 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 N° 27943, Ley del Sistema Nacional Portuario (en adelante, “la Ley”) 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.

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.

### 3. Mejora regulatoria.

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 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 N° 1448, como parte de la denominada "mejora de la calidad regulatoria" en el Poder Ejecutivo, y posteriormente mediante el Decreto Legislativo N° 1565, Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria.

La contraparte parlamentaria de esta mejora regulatoria se dio mediante la Resolución Legislativa del Congreso N° 023-2020-2021-CR, que dispuso la modificación de diversos artículos del Reglamento del Congreso de la República (en adelante, "el Reglamento"), 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 Reglamento 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 anterior 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.

Finalmente, saludamos que los Proyectos, en sus Exposiciones de Motivos, fundamenten los beneficios de esta estandarización, tales como la reducción de tarifas a lo largo del tiempo, la atracción de inversiones adicionales y el fortalecimiento de la competitividad del sector portuario nacional en comparación con experiencias internacionales. Nos comprometemos a colaborar con la Comisión que preside, para aportar mayor evidencia empírica que enriquezca el debate y conduzca a un dictamen más informado.

Sin otro particular, nos valemos de la ocasión para reiterarle nuestro especial consideración y estima personal.

Atentamente,

**Jessica Luna Cárdenas**  
Directora Ejecutiva