



## D.L. N° 1022

### ¿Modificará la situación de la infraestructura portuaria?

Por Sandra Campos\*

**E**n el marco de las facultades legislativas que el Congreso de la República le otorgó al Poder Ejecutivo, este emitió el Decreto Legislativo N° 1022, el cual modifica diversos artículos de la Ley N° 27943 - Ley del Sistema Portuario Nacional.

Los cambios planteados por dicho D. L. son positivos en la medida que incentivan la inversión privada en los puertos; aspecto que resulta ser de suma importancia debido a la amplia brecha en infraestructura portuaria que existe en el país (US\$ 695 millones, según el IPE 2005), lo que podría ser uno de los motivos de por qué el Perú está entre los 10 peores países (de un total de 118) en cuanto a la calidad de dicha infraestructura, según el último *The Global Enabling Trade Report 2008* del Foro Económico Mundial.

En ese sentido, una de las principales modificaciones que busca cambiar la situación actual de la infraestructura portuaria se da en el artículo 11 (inversiones en infraestructura portuaria). La variación del inciso 11.2 aclara el destino de los bienes que se incorporan al patrimonio portuario producto de las inversiones privadas. Así, los distingue entre inmuebles y muebles, y señala que los primeros son de titularidad del Estado y los segundos se sujetan a lo que establezca el contrato.

Por su parte, la modificación del inciso 11.3 señala que cuando se otorgue a los privados la explotación de un área de desarrollo portuario o de un área dentro de una zona portuaria para que la desarrollen, construyan y equipen por propia cuenta y riesgo una infraestructura portuaria nueva, se podrá otorgar a los mismos el

uso exclusivo de dicha infraestructura, entendiéndose por dicho uso la facultad para la ejecución o prestación exclusiva de los servicios esenciales por una sola persona jurídica.

El mismo inciso señala los supuestos para que la infraestructura portuaria sea considerada nueva: la construcción de infraestructura anteriormente inexistente; 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; y que la inversión comprometida supere en un 50% o más el último valor de mercado disponible de la infraestructura e instalaciones a ser administradas.

Lo planteado por el D. L. N° 1022 en el artículo 11 le otorga mayor seguridad a los privados para realizar inversiones, ya que el uso exclusivo es una garantía para la recuperación de su inversión. Si bien el referido uso exclusivo podría restringir la competencia en la prestación de servicios portuarios, una adecuada labor por parte de las instituciones reguladoras puede evitar que la misma afecte a los usuarios.

Asimismo, el decreto podría contribuir a modernizar los puertos del país, a lograr una mayor eficiencia en la gestión de los mismos, así como a alcanzar una mayor inversión privada en infraestructura, lo que permitirá mejorar la competitividad del Perú bajo la actual política comercial. Sin embargo, dependerá de la voluntad de nuestras autoridades la aplicación efectiva y pronta de lo señalado por el decreto, que ya busca ser derogado por congresistas con proyectos de ley alternativos, que no hacen más que trabar la inversión privada en los puertos, como el PL N° 2353/2007- CR que plantea, entre otras cosas, que solo se permita la entrega en administración de infraestructura portuaria al sector privado en las modalidades de asociación en participación, contratos de arrendamiento, contratos de riesgo compartido y contratos de gerencia, quedando excluidos los contratos de concesión, entre otros. ■

Indicador: calidad de infraestructura portuaria

País	Ranking
Chile	30
Uruguay	47
Paraguay	52
Bolivia	78
México	82
Argentina	84
Ecuador	93
Colombia	98
Perú	110

Fuente: *The Global Enabling Trade Report 2008*, World Economic Forum

\* Analista - Reflexión Democrática.