



AFIN N° 032 - 2018  
Lima, 18 de diciembre de 2017



Señor Congresista  
**Roy Ventura Ángel**  
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones  
del Congreso de la República  
Presente.-



Referencia: Oficio No. 661-2017-CTC/CR

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a usted con el objeto de hacerle llegar un cordial saludo y a la vez dar respuesta al Oficio No. 661-2017-CTC/CR en la que se nos solicita nuestra opinión en relación al Proyecto de Ley No. 2147/2017-PE (Proyecto de Ley).

Manifestamos a usted nuestra opinión a favor de la iniciativa legislativa en mención y a su vez solicitamos introducir una precisión según detallamos más adelante.

#### I.- Motivos que sustentan nuestra Opinión Favorable

El plazo máximo de los contratos de concesión es de **hasta** 60 años de acuerdo al artículo 20 del TUO del Decreto Legislativo No. 1224, Ley Marco de Asociaciones Público Privadas. Igual plazo señalaba el Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regula la entrega en Concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos aprobado por el Decreto Supremo No. 059-96-PCM.

La Ley No. 27943 Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) establece un plazo máximo de 30 años en los contratos de concesión, lo cual, además de discriminatorio para la inversión portuaria, genera confusión en la aplicación del artículo 50 del Reglamento de la LSPN que permite la prórroga hasta por 30 años adicionales a los mismos.

Toda inversión está en función del proyecto de infraestructura a desarrollar, siguiendo la estructura financiera de un *project finance*, en donde el monto a invertir en el caso de las asociaciones público privadas autosostenibles se recupera con los ingresos que se generen durante el plazo de vigencia del contrato de concesión.

En ese sentido, los plazos de estos contratos deben estar en función de la inversión que se realice, con el tope general que existe para todos los sectores que despliegan proyectos de infraestructura. No hay justificación económica para que los contratos de concesión vinculados a una inversión portuaria sean de 30 y no de 60 años, como ocurre para otras infraestructuras.



ya

Es conocido que una característica económica de las inversiones en infraestructura, sobre todo de transporte, es el alto costo hundido debido a los requerimientos de capital para la realización de obras civiles que por definición, tienen un carácter inamovible.

Por ello, los plazos de recuperación tienen una incidencia inmediata como incentivo para la realización de proyectos que en muchos casos no serían viables en el mediano plazo. Adicionalmente, debido a los altos costos hundidos y los largos plazos de ejecución de los proyectos, muchas veces se genera un desfase entre la demanda de los servicios y la falta de oferta de infraestructura.

Por ejemplo, en el caso del Puerto del Callao y de acuerdo con estadísticas publicadas por la APN, en el periodo de enero a noviembre del 2017 se han manejado 2.044 millones de TEU lo que representa un 14% de incremento respecto del mismo periodo del año 2016. En otras palabras, al final del año 2017 probablemente el Puerto del Callao habrá manejado un volumen de poco más de 2.3 millones de TEU con altos niveles de congestión, que comenzará a crear efectos nocivos en el corto plazo en la cadena logística, tales como falta de disponibilidad de espacios de atraque para nuevos servicios de líneas navieras, limitando la capacidad para la llegada de barcos con mayor capacidad de bodega; problemas de congestión en las vías aledañas al puerto, lo que a su vez afectará los plazos de almacenamiento por la baja tasa de rotación de camiones, lo que incrementará los fletes, recargos por demoras, congestión, entre otros.

Esta situación se agudizará en los próximos años considerando tasas de crecimiento del volumen de carga, superando con creces la capacidad del Puerto del Callao<sup>1</sup>. Sobre la supuesta posibilidad de un perjuicio a los usuarios de esta infraestructura portuaria, la regulación no lo permite tal como indicamos en el siguiente párrafo. Además, es conveniente recordar que cuando no se habían ejecutado estos procesos de modernización portuaria, teníamos grandes sobrecostos logísticos, careciendo por lo tanto de fundamento las preocupaciones expresadas.

Es relevante señalar que los usuarios de la infraestructura portuaria se encuentran protegidos mediante (i) la intervención de OSITRAN que regula las tarifas que los concesionarios cobran a los usuarios por los servicios regulados; y (ii) la intervención de INDECOPI cuando no existe competencia en los servicios a ser prestados o se distorsiona el mercado. En general los contratos de concesión están sujetos a la regulación tarifaria del OSITRAN, pues casi todos los servicios son regulados por ser considerados monopolios naturales.

---

<sup>1</sup> De acuerdo a un estudio de la Fundación Valenciaport incluido en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en un escenario pesimista (Tabla N° 36) se proyecta que el Puerto del Callao maneje más de tres millones de TEU en el año 2020, es decir un millón más que equivalen a la capacidad actual de cualquiera de las terminales Norte o Sur y cuyos costos de construcción superaron los USD 200 millones.



## II. Precisión al plazo máximo

El Proyecto de Ley propone el siguiente texto para el artículo 10.3:

*"10.30 La infraestructura portuaria podrá ser otorgada temporalmente en administración al sector privado, por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso excede de sesenta años y en cualquiera de las modalidades de Asociaciones Público Privadas establecidas en las normas de la materia. El plazo de vigencia se inicia en la fecha de suscripción del respectivo contrato."*

Consideramos conveniente que a fin de garantizar la transparencia en los procesos de asociaciones público privadas que involucren al sector portuario, se introduzca una precisión por la cual las condiciones de prórroga en contratos vigentes se establezcan mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y que, de igual forma, se incluyan en las bases de la Licitación Pública y en el contrato correspondiente a futuros proyectos. Ello con la finalidad de establecer reglas claras y objetivas que permitan planificar mayores inversiones en beneficio de todo el comercio exterior peruano.

Saludamos esta iniciativa pues es importante considerar además que la infraestructura que se ha modernizado en el puerto del Callao, a través de las concesiones del Muelle Sur y del Terminal Norte y las del puerto de Matarani, son tangibles y comprobables por cualquiera. La construcción de nuevos espigones, la adquisición de grúas pórtico y moderno equipamiento han permitido ir brindando mejores niveles de productividad en los servicios de estiba y desestiba.

Tenemos infraestructura y concesionarios de primer nivel mundial en materia portuaria en el Perú. De acuerdo al reporte 2017 del WEF (World Economic Forum) del Banco Mundial, nuestra infraestructura portuaria tiene 3.7 puntos (entre 1=muy precaria y 7= buen desarrollo y eficiencia conforme a estándares internacionales). Esta modificación servirá para seguir avanzando en mejorar nuestra infraestructura y nuestro comercio exterior, evitando retroceder en los avances que han beneficiado a todos los peruanos.

Por tal razón solicitamos a su Despacho se emita una **opinión favorable** sobre el proyecto de ley consultado con la precisión solicitada.

Sin otro particular, que el de reiterarle un cordial saludo.

Atentamente,



**Gonzalo Prialé**  
**Presidente**