



ASPPOR
Asociación Peruana de Operadores Portuarios

1335
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
09 MAR 2018
RECIBIDO-
Firma:..... Hora:.....

San Isidro, 05 de marzo de 2018

Señor
Roy Ventura Angel
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
Presente.-

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
MESA DE PARTES
05 MAR 2018
RECIBIDO
Firma: [Firma] Hora: 14:54

Ref. Oficio No 662-2017-2018-CTC/CR

De mi consideración:

Me dirijo a usted para saludarlo y asimismo dar respuesta al Oficio No 662-2017-2018-CTC/CR en la que nos solicita opinión institucional en relación al Proyecto de Ley No. 2147/2017-PE.

Luego del análisis realizado, nos pronunciamos favorablemente por la iniciativa legislativa y a continuación expresamos nuestras razones:

I. OBJETO DE LA PROPUESTA

1.1. La propuesta legislativa busca eliminar una formalidad previa a la suscripción de los contratos de concesión portuarios, referida a la emisión de un Decreto Supremo en el caso del MTC mediante los cuales se otorga la concesión al sector privado.

1.2. Asimismo, amplía el período de vigencia máxima de la concesión de 30 a 60 años. Asimismo, se reemplaza una lista de modalidades previstas con las que se puede concesionar dicha infraestructura al sector privado, y se hace remisión a las modalidades previstas en la normativa vigente de APP.

1.3. Finalmente incluye una Disposición Complementaria Transitoria Única, la cual dispone que el proyecto de Ley se aplica a los procesos en trámite y los contratos vigentes podrán adecuarse a éste, de conformidad con la norma de APPs.

II. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA

2.1. Respecto a la primera propuesta, el Decreto Legislativo 1224 en efecto en su artículo 12° referido a los Contratos de Asociaciones Público Privadas dispone lo siguiente:

Artículo 12.- Sobre los contratos

12.1 El contrato desarrollado bajo la modalidad de Asociación Público Privada **constituye título suficiente para que el inversionista haga valer los derechos que dicho contrato le otorga frente a terceros**, en especial el de cobrar las tarifas, precios, peajes u otros sistemas de recuperación de las inversiones, así como los beneficios adicionales expresamente convenidos en el contrato, pudiendo incluir servicios complementarios. El inversionista puede explotar el o los bienes objeto de la Asociación Público Privada por cuenta propia o por medio de terceros, quedando siempre como único responsable frente al Estado. Sin

YA



ASPPOR
Asociación Peruana de Operadores Portuarios

perjuicio de lo anterior, la modalidad de entrega en concesión al inversionista que recaiga sobre bienes públicos no otorga un derecho real sobre los mismos.

Asimismo, el Reglamento del mencionado Decreto Legislativo en su artículo 14º dispone lo siguiente:

“Artículo 14.- Fases

14.1 Las Asociaciones Público Privadas, independientemente de su clasificación y origen, se sujetan a las siguientes fases:

a. Planeamiento y programación: comprende la planificación de los proyectos y compromisos de las Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos articulada con la Programación Multianual de Inversiones conforme lo dispuesto en el artículo 15. La presentación de iniciativas privadas no se limita al contenido de la referida programación.

b. Formulación: comprende el diseño del proyecto y/o evaluación del mismo, a cargo del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local, o Proinversión en el marco de sus competencias (...)

c. Estructuración: comprende el diseño del proyecto como Asociación Público Privada, incluida su estructuración económico financiera, mecanismo de retribución en caso corresponda, asignación de riesgos y el diseño del contrato a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada, quien debe coordinar con el Ministerio, organismo regulador de corresponder y el Ministerio de Economía y Finanzas.

d. Transacción: comprende la apertura al mercado del proyecto. El Organismo Promotor de la Inversión Privada recibe y evalúa los comentarios de los postores, determina el mecanismo aplicable, el cual podrá ser la licitación pública, concurso de proyectos integrales u otros mecanismos competitivos. Tratándose de iniciativas privadas esta fase se inicia con la publicación de la Declaratoria de Interés.

e. Ejecución contractual: comprende el periodo de vigencia del contrato de Asociación Público Privada, bajo responsabilidad del Ministerio, Gobierno Regional o Gobierno Local. Asimismo, comprende el seguimiento y supervisión de las obligaciones contractuales (...).”

En aras de la coherencia normativa coincidimos en que resulta necesario establecer una concordancia y coherencia entre la Ley del Sistema Portuario Nacional y las normas antes mencionadas de reciente vigencia (agosto de 2017) respecto a las formalidades para la suscripción de los contratos de concesión portuarios.

La Ley de Puertos en su artículo 10º inciso 2 y que fue dada en febrero de 2003 establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los Gobiernos Regionales deben emitir un Decreto Supremo y Ordenanza Regional respectivamente, para otorgar temporalmente la administración de una infraestructura portuaria al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual reconocido en dicha Ley, la emisión de dicha norma se realiza previamente a la suscripción del contrato con el sector privado.



ASPPOR
Asociación Peruana de Operadores Portuarios

Esta disposición en aras de la simplificación administrativa y mayor seguridad jurídica estamos de acuerdo que debe ser corregida y mucho más si se trata de una norma especial como es la Ley del Sistema Portuario Nacional.

2.2 Respecto a la ampliación del período de vigencia máxima de la concesión de 30 a 60 años y el reemplazo de una lista de modalidades previstas con las que se puede concesionar dicha infraestructura al sector privado, haciéndose remisión a las modalidades previstas en la normativa vigente de APP consideramos lo siguiente:

a. Coherencia normativa

Al igual que el punto anterior, estamos de acuerdo en que se uniformice la ampliación del período máximo de vigencia de las concesiones del sector portuario con otras infraestructuras (aeroportuaria, férrea y vial).

Resulta discriminatorio que otras infraestructuras a la luz del Decreto Legislativo 1224° lo reconozca y la norma especial portuaria no lo haga.

b. Incentivos a la inversión de largo plazo

Este tipo de inversiones en infraestructura demanda inyectar grandes cantidades de capital especialmente financiero para contar con los activos tangibles necesarios y echar andar cualquier proyecto lo cual implica a su vez mayor riesgo ya sea tecnológico, económico, político (riesgo país), etc.

Como bien se señala en el proyecto de ley: *"la actividad portuaria se caracteriza por emplear inversiones altamente especializadas, tanto en infraestructura como en equipamiento. Asimismo, estas inversiones cuentan con la particularidad de ser costos hundidos por cuanto por ejemplo, un muelle de carga no puede ser dedicado a actividades distintas o trasladado fuera del proyecto portuario"*.

En este contexto, los plazos contractuales manifiestos en los contratos de concesión constituyen un fuerte incentivo que va tener una alta incidencia en la viabilidad financiera del proyecto de infraestructura.

A más plazo de concesión, el Estado podrá exigir mayores niveles de inversión lo que redundará en beneficio del proyecto de infraestructura de acuerdo a la demanda del mercado. Además de generar eficiencias por economías de escala y otras innovaciones.

Por otro lado, respecto al reemplazo de una lista de modalidades previstas con las que se puede concesionar dicha infraestructura al sector privado, haciéndose remisión a las modalidades previstas en la normativa vigente de APP manifestamos nuestra conformidad, pues sólo se busca una adecuación de la



ASPPOR
Asociación Peruana de Operadores Portuarios

Ley de Puertos a lo establecido en el Decreto Legislativo No 1224 y su reglamento.

2.3 Respecto a la inclusión de una Disposición Complementaria Transitoria Única, la cual dispone que el proyecto de Ley se aplica a los procesos en trámite y los contratos vigentes podrán adecuarse a éste, de conformidad con la norma de APPs consideramos que se debe tener en cuenta lo siguiente

a. Un adecuado equilibrio entre la prórroga y evaluación de estándares de competitividad del país.

Es importante que el Estado peruano tenga la facultad para ampliar el plazo de concesión para este tipo de proyectos de infraestructura, en eso coincidimos con la propuesta, sin embargo creemos que dicha decisión estatal debe estar orientada a incrementar la competitividad de los servicios portuarios en beneficio del país.

b. Condiciones para prórroga

Estimamos razonable proponer que la prórroga de las concesiones procedan bajo el cumplimiento de determinadas condiciones, por ello consideramos que la Disposición Complementaria y Transitoria única propuesta por el proyecto de ley debería estar condicionada a:

- a. Que el concesionario proponga nueva inversión para el desarrollo de las actividades portuarias;
- b. Que se proponga una mejora en los servicios ofrecidos a los usuarios debido a la extensión del plazo para la recuperación de la inversión.

Por las consideraciones expuestas, manifestamos nuestra aprobación a la presente iniciativa legislativa con las observaciones y recomendaciones realizadas.

Atentamente,


Favio León Lecca
Gerente General
ASPPOR

