

LEY QUE ESTABLECE LA MODIFICACIÓN DE LA LEY 27943 – LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

El desarrollo de puertos es crucial para el comercio internacional y la conectividad marítima.



**Autora: Congressista María Acuña
Peralta**



¿Porqué temenos que preocuparnos de los puertos?

1

Generan mucho empleo

Los puertos son fuentes importantes de empleo directo e indirecto en las comunidades locales y regionales.

2

Facilitan el comercio internacional

Los puertos son eslabones esenciales en las cadenas de suministro global, facilitando el intercambio de mercancías entre países.

3

Son estímulo económico local

Los puertos contribuyen al crecimiento económico de las ciudades y regiones donde están ubicados, atrayendo inversión y generando desarrollo comercial.



CONTENIDO DE LA PROPUESTA

- La propuesta consta de tres artículos y una disposición complementaria transitoria



Artículos

- 1 — 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
- 2 — De la finalidad**
La presente ley tiene como finalidad el enfoque en prácticas sostenibles para reducir el impacto ambiental de las operaciones portuarias.
- 3 — De la modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional**



El artículo 3 desarrolla lo siguiente:

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

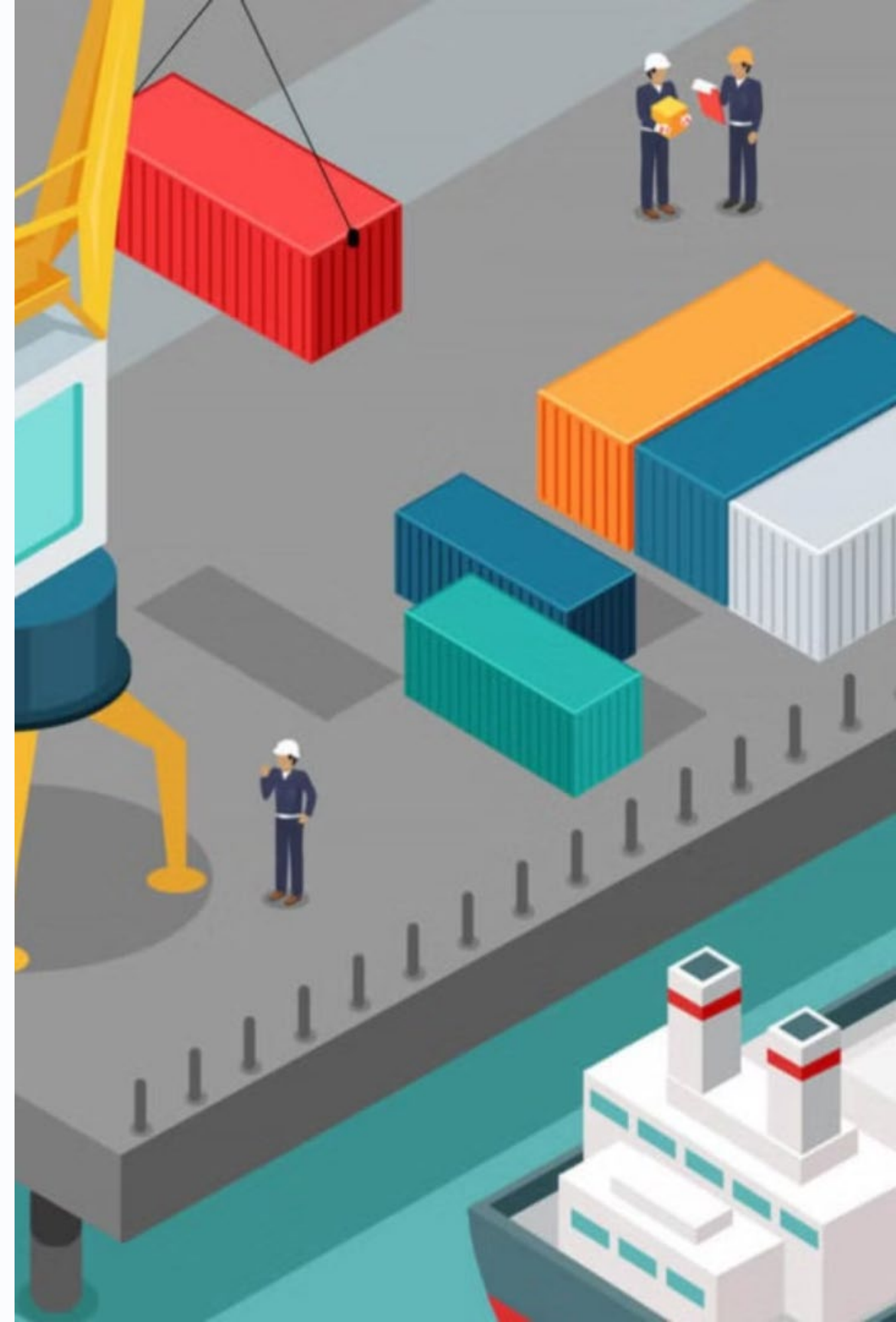
*“Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria
(...)”*

*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.**
(...)”.*



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Porqué la necesidad de
adecuar la Ley del Sistema
Portuario a la Ley de Inversión
Privada mediante
Asociaciones Público
Privadas



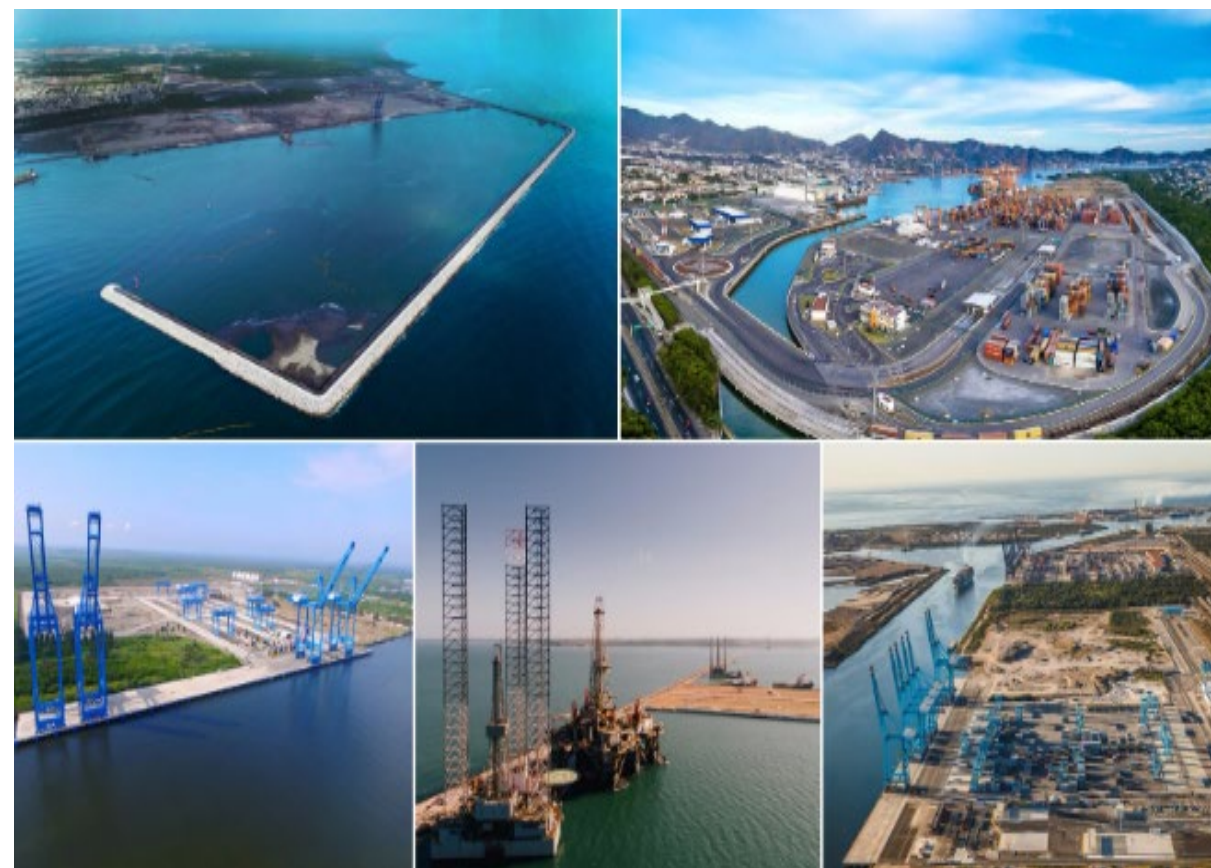
- **Porque el Estado Peruano tiene como política nacional que la inversion en el sistema portuario se realice vía concesiones y con recursos de origen privado.**
- **En ese contexto, se promulgaron la Ley 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional y el Decreto Legislativo 1362 - Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos y/o sus modificatorias.**
- **Con una sustancial diferencia en su contenido.**

La Ley 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional

Esta norma que data del año 2003 plantea que:

*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.

En ese momento, la normatividad portuaria concordaba con el Sistema de Promoción de la Inversión Privada de la época que estableció el plazo de concesión de hasta 30 años y las modalidades de asociación.



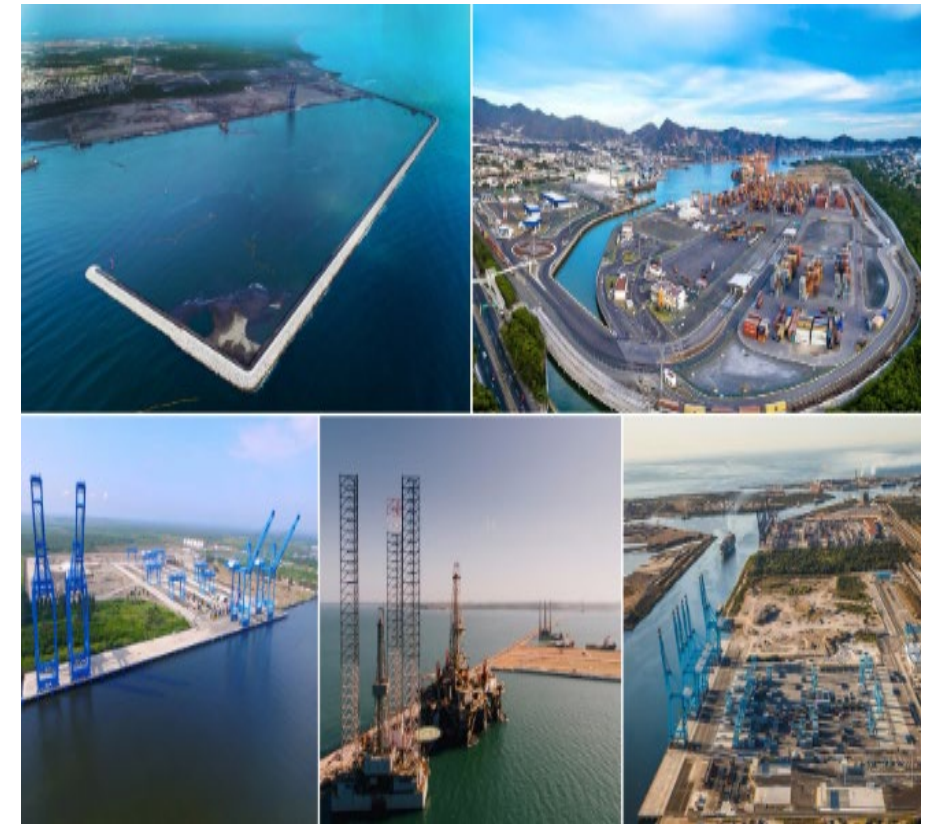
El Decreto Legislativo 1362 - Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos y/o sus modificatorias.

Pero esta norma posterior, que data del año 2018, cambia los plazos de concesión en la búsqueda de generar mayor atracción de inversiones y replantea lo siguiente:

Artículo 52. Plazo

*Los proyectos desarrollados bajo la modalidad de Asociación Público Privada **se otorgan por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso excede de sesenta (60) años**, salvo plazos menores establecidos en norma especial. El plazo de vigencia se inicia desde la fecha de suscripción del respectivo contrato*

Como se aprecia la norma, con la finalidad de incentivar la participación de la inversión privada en el servicio público, es que replantea de 30 a 60 años como el plazo máximo de una concesión.





Pero no se actualiza la Ley del Sistema Portuario, por eso se plantea esta norma especificando que 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.**

Es decir simplemente se equilibran la Ley del Sistema Portuario con la Ley de Promoción de Inversiones

La mejora de las condiciones de la inversión portuaria está directamente relacionada con la mejora de la eficiencia operativa en los puertos



Automatización

Implementación de tecnologías automatizadas para agilizar procesos de manejo de carga.



Optimización Logística

Mejora de la planificación y gestión de la logística portuaria para reducir tiempos de espera.



Tecnología Avanzada

Integración de sistemas avanzados para monitorear y controlar el flujo operativo del puerto.



Innovación Continua

Desarrollo de nuevas estrategias y procesos que impulsen la eficiencia operativa a largo plazo.

Casos nuevos de Desarrollo portuario esperando inversión



Terminal Portuario de
Lambayeque



Terminal Portuario de
Corio en Arequipa



Terminal Portuario
Grau en Tacna



Conclusiones

Es necesario corregir las diferencias de plazos de inversion de las normas con la finalidad de generar reglas claras para incrementar la inversion portuaria