

RESUMEN EJECUTIVO

El sector portuario de Perú ha experimentado una transformación importante tras las reformas implementadas desde fines de la década de los noventa, y con la introducción de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN) en 2003. Esta ley proporcionó un marco legal robusto y herramientas esenciales para fomentar la inversión privada, marcando el inicio de una era de modernización. Además, la adopción del modelo de Asociación Público-Privada (APP) en los principales terminales portuarios elevó su competitividad, superando con creces su desempeño previo a las concesiones.

En el presente trabajo, se estima la contribución de los puertos marítimos concesionados al desarrollo nacional, en términos de generación de valor agregado, empleo y tributos, entre otros. Asimismo, de manera más específica, se presentan diversos indicadores que muestran las mejoras operativas generadas por introducción del modelo de APP en el sector portuario, así como la participación de operadores de talla mundial en las actividades de construcción, mantenimiento y operación de estas infraestructuras.

Aunque la atracción de inversión privada ha desempeñado un papel crucial en el desarrollo de nueva infraestructura y la mejora en la operación de los puertos, es imprescindible garantizar su sostenibilidad y abordar las brechas que aún persisten, dadas las dinámicas particulares del comercio exterior y el transporte. Asimismo, existen segmentos dentro de la cadena logística del transporte en donde persisten brechas importantes en particular las vinculadas al relacionamiento entre los terminales portuarios y el entorno urbano.

Entre los hallazgos más relevantes encontrados, destacan los siguientes:

- A la fecha la suma de los compromisos de inversión de los contratos de concesión portuaria asciende a USD 3,423 millones de los cuales se han ejecutado USD 2,084 millones, es decir más del 60% del total.
- Los terminales portuarios han aportado entre 2012 y 2022, en promedio, un valor agregado directo de S/. 655 millones lo cual representa el 2.4% del PBI transporte en ese periodo. El año 2022 el valor agregado alcanzó los S/. 864 millones lo que representa el 3% del referido sector.
- Si es que a este valor agregado le añadimos los impactos generados por la inversión pública y privada vinculada al sector, así como los efectos indirectos e inducidos, el aporte es cercano a los S/ 1,220 millones por año. Particularmente, en 2022, el valor agregado (directo, indirecto e inducido) sobre la economía nacional generado por los puertos considerando todas las actividades vinculadas asciende a más de S/ 1,600 millones. Dicho aporte económico representó un 0.3% del PBI nacional del año en mención y cerca del 1% del PBI regional (en las regiones donde operan los puertos).
- En términos de empleo, se ha encontrado que el aporte directo de las concesiones portuarias en 2022 es de casi 7,500 empleos. De ese total 4,200 empleos se generan por la propia actividad operativa del puerto y cerca de 3,300 en las actividades de inversión (pública y privada). Considerando los efectos multiplicadores de empleo se calcula que el empleo generado (por toda fuente) alcanzó en 2022 unos 46 mil empleos en la economía.

- Finalmente se destaca que, en los últimos dos años de análisis, el aporte por tributos ronda los \$ 125 millones por año; mientras que por conceptos de pagos en favor del Estado se transfieren unos aproximados \$30 millones.

En cuanto a las mejoras en el servicio portuario, en los últimos años, se pueden apreciar progresos en un conjunto de indicadores de desempeño portuario.

- Los rendimientos de las grúas pórtico superan los 30 contenedores por hora. Es importante mencionar que, de manera previa a la instalación de estos equipos, los rendimientos ascendían a apenas a 12 y 16 contenedores por hora; lo que implica que estas mejoras han incidido directamente en la generación de ahorros para los dueños de la carga y en la mejora de la competitividad para los exportadores.
- Las inversiones en infraestructura han permitido mantener los niveles de ocupabilidad de los puertos acorde a los límites establecidos por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), sin embargo, existen aún brechas que deben ser atendidas en el mediano y largo plazo.

El presente informe identifica dos oportunidades de mejora regulatoria importantes vinculadas a la sostenibilidad de la infraestructura portuaria.

La primera está relacionada con los plazos máximos de concesión previstos en la Ley del Sistema Portuario Nacional, la cual inexplicablemente establece plazos menores para la infraestructura portuaria, frente a la regulación vigente de otras infraestructuras de transporte (aeropuertos, carreteras o ferrovías). Dicha limitación no sólo establece un trato diferenciado respecto de otros sectores de infraestructura de transporte, sino que es contraria a la legislación comparada que muestra que los plazos para concesiones portuarias pueden llegar a 70 años (Brasil) o 100 años (México). En virtud de ello, se propone igualar el plazo máximo establecido para las concesiones en el país de 30 años a las concesiones portuarias y posibilitar el uso de los mismos mecanismos de renovación parcial o total de los contratos de concesión, establecidos para el resto de infraestructuras.

Por otra parte, resulta de gran importancia atacar los principales cuellos de botella que afectan a las concesiones portuarias, particularmente en lo que respecta a la relación entre la infraestructura del puerto y la ciudad. En tanto la cadena logística no se agota en el buen funcionamiento de un puerto, sino que involucra un sistema de transporte y de accesos a la infraestructura fluidos; en la actualidad se aprecian problemas de coordinación y sincronización entre concesionario y gobierno central o regional; en la oportuna ejecución de obras de infraestructura para el acceso a los terminales. En virtud de ello, se plantea la necesidad introducir cambios en la legislación que habiliten a los operadores portuarios para ejecutar obras no solo dentro de los límites de las infraestructuras portuarias sino en áreas externas, relacionadas con el acceso a los puertos y con el adecuado funcionamiento de la cadena logística portuaria.