



INFORME ESPECIAL

# MODERNIZACIÓN PORTUARIA: LOS CAMBIOS CLAVE AL REGLAMENTO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL Y SU IMPACTO ESTRATÉGICO

---

## INFORME ESPECIAL

# MODERNIZACIÓN PORTUARIA: LOS CAMBIOS CLAVE AL REGLAMENTO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL Y SU IMPACTO ESTRATÉGICO



POR:  
ALDO CHIRINOS  
**JEFE DEL ÁREA LEGAL - AFIN**

La reciente promulgación del Decreto Supremo N° 009-2025-MTC, que modifica el Reglamento de la Ley N° 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional, marca un punto de inflexión en la política portuaria nacional. Su origen está en la Ley N° 32048, aprobada en junio de 2024, que introdujo reformas sustanciales para impulsar el desarrollo portuario, facilitar nuevas inversiones y modernizar la normativa aplicable a las concesiones portuarias.





Uno de los principales cambios incorporados por la **Ley N° 32048** es el reconocimiento de la exclusividad en la prestación de servicios portuarios esenciales por parte de los titulares de puertos privados de uso público. Esta exclusividad es de aprobación automática y se formaliza con la emisión de la licencia portuaria correspondiente. La modificación del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional establece el procedimiento para ello, en su nueva Décimo Cuarta Disposición Final, al permitir que el concesionario integre esta exclusividad directamente en su Plan Maestro, sin mayor trámite que su comunicación formal a la autoridad portuaria.

De otro lado, una de las modificaciones clave es la **habilitación expresa para prorrogar los contratos de administración portuaria hasta por 30 años adicionales, siempre que se mantenga el equilibrio económico-financiero del contrato y se evalúe en el marco del Decreto Legislativo N° 1362 – Ley Marco de Asociaciones Público Privadas. Es decir, no se trata de prorrogas automáticas, se requieren renegociaciones contractuales.**

Esto responde a la necesidad de dotar de sostenibilidad financiera a proyectos portuarios a través del tiempo. La renovación de concesiones permite viabilizar nuevas inversiones sin presión fiscal, evita costosos procesos de relicitación y mantiene la continuidad técnica de los operadores existentes. Desde la teoría económica, la prórroga contractual de contratos de Asociaciones Público Privadas (en adelante, APP) se justifica cuando hay eficiencia dinámica: se reducen los costos transaccionales y se asegura el aprovechamiento del know-how acumulado por el concesionario<sup>1</sup>.

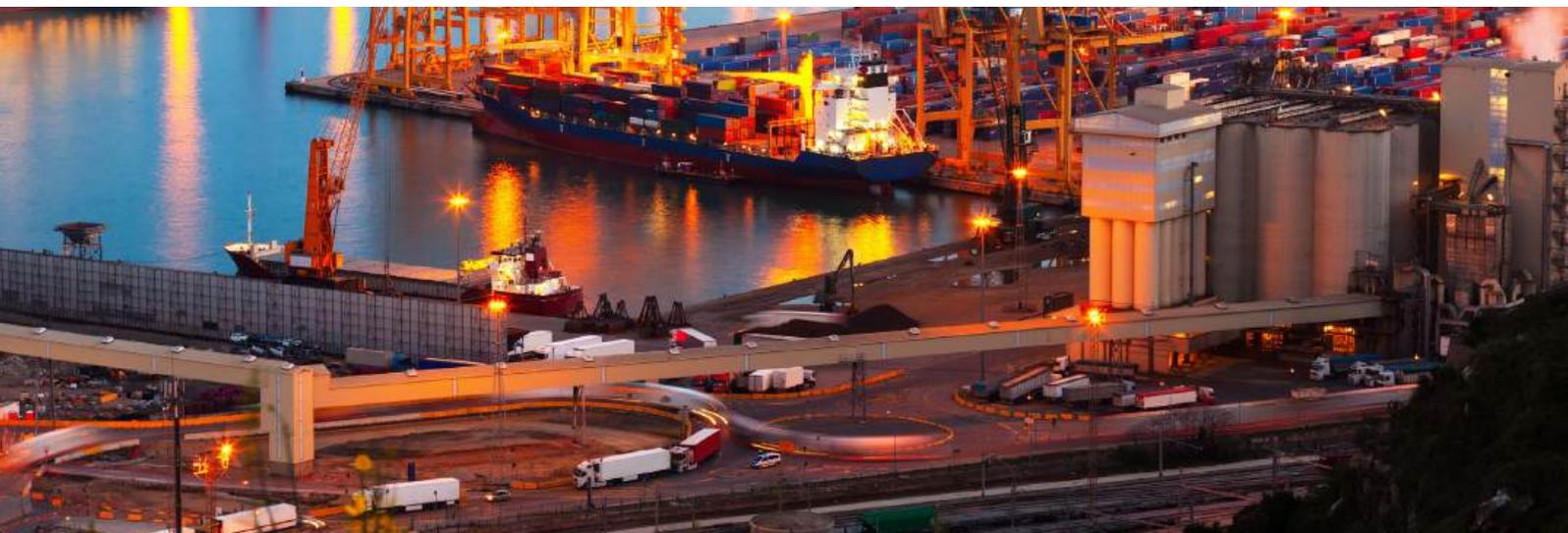
1. Engel, E., Fischer, R., & Galetovic, A. (2014). *The Economics of Public-Private Partnerships: A Basic Guide*. Cambridge University Press.

El reglamento también introduce mejoras importantes en los requisitos de habilitación portuaria. Por ejemplo, las Áreas de Desarrollo Portuario ahora se consideran pre-habilitadas, reduciendo la carga documental exigida a los agentes privados.

Además, se reconoce que los Planes Maestros de terminales privados son flexibles y pueden modificarse en cualquier momento. Estos planes ya no están obligados a revelar información comercial sensible, fortaleciendo la confidencialidad y la autonomía empresarial. También se permite incluir propuestas de mejora de conectividad y competitividad, abriendo la puerta a una visión logística más integral del desarrollo portuario.

En esa misma línea, uno de los avances más significativos de esta reforma es la autorización para que los concesionarios realicen inversiones fuera del área de concesión, siempre que estas mejoren la conectividad del puerto y sean compatibles con la política sectorial de transportes. Este nuevo marco permite una gestión territorial integrada, que articula el núcleo portuario con su hinterland. El puerto eficiente del siglo XXI debe convertirse en un “nodo logístico” conectado y funcional con su entorno urbano y productivo<sup>2</sup>.

Esta habilitación soluciona uno de los problemas históricos de nuestro modelo de planificación: la incapacidad del Estado para articular y financiar mejoras de infraestructura fuera del recinto portuario, incluso cuando el concesionario ha mostrado su disposición para asumir los costos. Hasta ahora, la intervención en accesos viales, zonas logísticas aledañas o infraestructura auxiliar quedaba fuera del alcance del contrato y, por tanto, en manos de autoridades que frecuentemente carecen de recursos, competencias o incentivos para ejecutar dichas obras.



2. Rodrigue, J.-P., & Notteboom, T. (2010). Foreland Based Regionalization: Integrating Intermediate Hubs with Port Hinterlands. *Research in Transportation Economics*, 27(1), 19–29.

Por ello, este enfoque rompe con la lógica fragmentada que dominaba la gestión portuaria y logística, en la que el puerto era una isla desconectada del resto de la ciudad o región. Ahora, los operadores privados pueden proponer, ejecutar y financiar obras en accesos viales, zonas logísticas externas o infraestructuras complementarias, siempre bajo supervisión estatal y a través de la modificación contractual prevista en el marco normativo de APP. Se fortalece así un modelo de colaboración público-privada proactivo, donde el Estado fija las reglas y supervisa el cumplimiento, pero es el privado quien impulsa soluciones integrales en beneficio del proyecto y su entorno.

Desde una perspectiva de política pública, esta reforma se alinea con las mejores prácticas internacionales, donde el puerto no se limita a su infraestructura física, sino que actúa como nodo estratégico de una red logística más amplia. El puerto moderno es parte de una cadena que integra diversos espacios y su éxito depende de la eficiencia de sus conexiones. Incorporar esta lógica en la normativa nacional permite consolidar una visión integral del desarrollo portuario, donde la infraestructura, el servicio y la conectividad se gestionan como un todo, y no como compartimentos aislados.

La posibilidad de renovación de concesiones, sumada a la facultad de realizar inversiones fuera del área concesionada, crea condiciones óptimas para consolidar un modelo de desarrollo portuario sostenible. Se promueve la continuidad de operadores eficientes, se maximizan los beneficios sociales de cada proyecto y se atienden necesidades reales de infraestructura sin poner en riesgo la estabilidad fiscal. Esto no solo responde a las exigencias del mercado global, sino que también atiende las brechas históricas que afectan la competitividad del país.





En definitiva, las reformas introducidas por la Ley N° 32048 y el Decreto Supremo N° 009-2025-MTC constituyen una mejora significativa del marco jurídico del sistema portuario nacional. Ofrecen predictibilidad para el inversionista, flexibilidad para la planificación estratégica y herramientas eficaces para el desarrollo territorial. Al permitir que los concesionarios intervengan fuera del área portuaria, se genera una nueva visión de planificación integral, orientada a la solución de cuellos de botella que hoy el Estado no puede abordar con prontitud.

La posibilidad de que los propios operadores ejecuten estas obras, bajo mecanismos contractuales claros y transparentes, contribuye a dinamizar las cadenas logísticas, mejorar la competitividad nacional y generar valor compartido. No se trata únicamente de modernizar puertos, sino de transformar su rol en el desarrollo del país.