

La gestión de los puertos en Chile y Perú

Autora

Christine Weidenslaufer

Email:

cweidenslaufer@bcn.cl

Equipo de trabajo:

Rodrigo Bermúdez

SUP: 139960

Resumen

La regulación del desarrollo portuario de Chile y Perú fue objeto de reformas legales importantes a partir de los años 90, incluyendo la introducción del sistema de concesiones y las Asociaciones Político-Privadas (APP) para la modernización de su infraestructura portuaria. Actualmente, los sistemas portuarios de ambos países siguen el modelo de organización de tipo *landlord*, en el que el en el que el Estado propietario de la infraestructura portuaria concesiona la administración de la misma y de los restantes servicios portuarios en el sector privado.

Sin embargo, si bien se consolidó el sistema de concesiones portuarias por vía legal, hay disímiles aproximaciones regulatorias en uno y otro país. Nuestro país posee dos marcos legales diferentes para el desarrollo portuario, según se trate de puertos públicos (Ley N° 19.542, de 1997, que Moderniza el Sector Portuario Estatal) o privados (D.F.L. N° 340, de 1960, sobre Concesiones Marítimas), con distintas exigencias legales e impidiendo una planificación del desarrollo del sistema portuario a nivel nacional. En Perú, por el contrario, la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional de 2003 estableció un sistema portuario y una estrategia portuaria nacional. Mientras en Chile solo en abril de 2023 se lanzó oficialmente el proceso para elaborar una Política Nacional de Desarrollo Logístico Portuario, en Perú ésta es un requerimiento de la Ley 27943 desde 2003.

En consecuencia, dada la diversidad de tratamiento legal en Chile, la distinción entre puertos e instalaciones portuarias puertos estatales y puertos privados (en cuanto propiedad y uso) es determinante. La Ley N° 19.542, de 1997 creó 10 Empresas Portuarias (EP) estatales, pero son los terminales privados de uso privado (especializados en minería e hidrocarburos) los que dominan hoy en el tonelaje de carga movilizado. En Perú, los puertos públicos movilizan un tonelaje levemente mayor.

En cuanto al sistema de concesiones, en Chile son de dos tipos: a) portuarias, para la gestión de los EP estatales y de los frentes de atraque vía licitación pública por un máximo de 30 años, y b) marítimas, para la constitución de puertos privados vía otorgamiento directa de DIRECTEMAR, hasta por 30 años renovables. En Perú, los contratos de concesión para infraestructura portuaria, como modalidad de APP, tiene una duración máxima de 30 años, se regulan por una diversidad de normas.

Finalmente, en nuestro país se ha observado en los últimos años se habría registrado un menor nivel de inversión, lo que incluso fue objeto de una comisión especial investigadora en el año 2020. En cambio, en Perú, importantes inversiones extranjeras se han hecho por medio de APP para la expansión de los terminales existentes (Callao) y para el desarrollo de nuevos puertos (megapuerto de Chancay).

Tabla de contenido

Introducción	2
I. Antecedentes generales del sector portuario	3
II. Marco regulatorio general de puertos	5
III. Clasificación de los puertos, instalaciones portuarias y terminales portuarios.....	8
IV. El sistema de concesiones	11
V. Políticas nacionales y planes de desarrollo portuario.....	15
VI. Inversiones en infraestructura portuaria	17
VII. Recomendaciones de reforma legal y reglamentaria en Chile	21
Anexo	23
Fuentes normativas	27
Referencias	28

Introducción

De acuerdo a lo solicitado por el requirente, este documento resume los principales elementos del modelo gestión de puertos de Perú en comparación con el chileno, en materia de concesiones marítimas.

El informe revisa las normas y doctrina disponible en materia portuaria para Chile y Perú. Se divide en las siguientes partes: i) Antecedentes generales: modelos de organización de los puertos y otros aspectos relevantes; ii) Marco regulatorio general de puertos para los sectores público y privado; iii) Clasificación de los puertos, desde el punto de vista de su propiedad, uso, destino, destino y actividad esencial; iv) Sistema de concesiones portuarias y asociaciones público-privadas; v) Políticas nacionales y planes de desarrollo portuario; vi) Inversiones en infraestructura portuaria; y vii) Recomendaciones de reforma legal y reglamentaria para nuestro país.

El informe se enfoca en las principales normas que regulan la actividad portuaria en ambos países, con un énfasis en las políticas de desarrollo portuario y los sistemas de administración de los puertos públicos. Dada la extensión del tema a tratar, no se considerarán otros aspectos legales tales como aquellos relacionados a materias medioambientales¹, laborales, de seguridad, aduaneros o sociales (relación ciudad-puerto), ni tampoco de otra índole que son igualmente relevantes para determinar la competitividad de los puertos (por ejemplo, tamaño de la economía, costos de la energía, etc.).

Se anexa tablas con los principales entidades y organismos públicos y privados del sector portuario en Chile y Perú (Anexo I) así como las instalaciones portuarias en operación en Chile (Anexo 2).

¹ Si bien se destaca que habría una asimetría en las reglas medioambientales chilenas entre puertos de la Ley N°19.542 (públicos) y del DFL N°340 (privados) (Cámara de Diputadas y Diputados, 2020: 120), en comparación a los puertos y terminales portuarios peruanos que se rigen todos por la Ley 27943 (art. 34), no se hará mayor referencia a este tema.

El tema que aborda este informe y sus contenidos están delimitados por los parámetros de análisis acordados, por el plazo de entrega convenido y por la información disponible. No es un documento académico y se enmarca en los criterios de neutralidad, pertinencia, síntesis y oportunidad en su entrega.

I. Antecedentes generales del sector portuario

Como señalan Alcázar y Lovaton (2003: 10),

[l]as operaciones que se realizan en un puerto son complejas. En el ámbito de éste se prestan múltiples servicios, los cuales involucran a muchos agentes: la autoridad portuaria, empresas navieras, estibadores, prácticos, agentes aduaneros y demás empresas que prestan servicios relacionados. Para ello, el puerto cuenta con terminales, vías de acceso, rompeolas y otros elementos que conforman la infraestructura, además de la superestructura: grúas, equipos, oficinas administrativas y otros activos involucrados en la prestación de servicios.

Por ello, según diversos autores, se requiere de una “autoridad portuaria”, esto es, un agente que actúe como coordinador y que se encargue de asegurar estándares mínimos en el diseño y utilización de las instalaciones portuarias. Según el rol y funciones que dicha autoridad asume es posible clasificar la organización de los puertos en tres modelos básicos de gobernanza (Trujillo y Nombela, 1999, citado en Alcázar y Lovaton, 2003: 10; Mundo Marítimo, 2018; Rodríguez, 2021: 1; Guibert et al., 2015: 111):

- a. **Modelo de puerto “terratiente” o puerto “propietario”** (*landlord port*), en el que el Estado propietario puede o no invertir en infraestructura, y el sector privado la gestiona. La autoridad portuaria cede a operadores privados el conjunto de los servicios portuarios restantes, La gestión de las infraestructuras y los servicios portuarios se realiza bajo esquemas de asociaciones público privadas (APP) y sin transferencia a su favor de la titularidad –propiedad– del suelo y del espejo de agua.
Es el modelo de gestión mayor usado a nivel mundial. Tiene las variantes de esquemas monooperador y multioperador. En el monooperador, el operador tiene la exclusividad para prestar determinados servicios portuarios –por ejemplo, la estiba y desestiba– mediante la integración vertical de los servicios; en tanto en la multioperación pueden concurrir distintos agentes para prestar los servicios portuarios.
- b. **Modelo de puerto “herramienta”** (*tool port*), el cual cuenta con una autoridad portuaria (del sector público) propietaria de la infraestructura, superestructura y equipo. Los terceros pueden prestar servicios alquilando activos a través de concesiones o licencias.
- c. **Modelo de puerto de servicios** (*service port*), el cual se caracteriza por una autoridad portuaria responsable del puerto como conjunto. La propiedad de infraestructura, superestructura y equipo es de la autoridad portuaria, la cual, además, se encarga de la provisión de todos los servicios.

Este modelo se subdivide en puerto de servicios privado (*private service port*)² y puerto de servicios público (*public service port*). Mientras en el primero se da una participación integral del sector público a través de la autoridad portuaria o de un administrador portuario –empresa pública- que gestiona las infraestructuras y presta los servicios; en el segundo se da todo lo contrario, son administradores privados los que explotan las infraestructuras y proveen los servicios portuarios, y además son propietarios del suelo y del área acuática o espejo de agua.

Para estos autores, existen experiencias internacionales enmarcadas en cada una de las formas de organización indicadas. Esta clasificación no implica que la autoridad portuaria sea necesariamente pública, aunque así ocurre en buena parte de los casos (particularmente en los dos primeros modelos).

En Perú, la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) se podía ubicar en un punto intermedio entre un puerto “herramienta” y uno de servicios, pues ésta se encargaba de prestar algunos servicios con exclusividad, mientras que en otros se permitía la participación de privados (por ejemplo, los servicios de almacenamiento, remolcaje o pilotaje) (Alcázar y Lovaton, 2003: 10).

Sin embargo, con la promulgación de la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley 27943 en el año 2003, en la que el dominio de los terminales portuarios públicos se transfiere de ENAPU al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y a los gobiernos regionales, según corresponda, para efectos de su eventual entrega en administración al sector privado. (Guibert et al., 2015: 112).

Del mismo modo, en Chile, la Ley N° 19.542 de 1997 permitió la transición del sistema portuario al modelo *landlord*, con la creación de las diez Empresas Portuarias (EP) estatales. Con anterioridad el sistema se basaba en el modelo *service port*, donde el estado era propietario de la infraestructura y la superestructura, rentando su operación a privados en una lógica multioperador.

Finalmente, otros aspectos relevantes para entender el funcionamiento de los puertos, pero que no se abordarán por no ser el foco de este informe, son las actividades que se realizan en el puerto (servicios a la carga, a la nave y a los pasajeros). A su vez, el grado de competencia al que esté sometida una actividad específica está determinado en gran medida por el volumen de tráfico que tenga un puerto, la que puede ser inter-puertos³, intra-puerto⁴ e intra-terminal⁵ (Alcázar y Lovaton, 2003: 12).

² Se utiliza principalmente en el modelo portuario británico.

³ Competencia Inter-puertos: ocurre cuando dos o más puertos o sus terminales está compitiendo por la misma carga.

⁴ Competencia Intra-puerto: situación en la cual dos o más diferentes operadores de terminales en el mismo puerto compiten. En este caso el operador tiene jurisdicción sobre un terminal entero y compite con operadores de los otros terminales existentes en el puerto.

⁵ Competencia Intra-terminal: refiere a compañías compitiendo para proveer los mismos servicios al interior de un mismo terminal. Por ejemplo, dos compañías dedicadas a servicios de estiba y desestiba.

II. Marco regulatorio general de puertos

A continuación, se describen las principales normas que regulan los sistemas portuarios en Chile y Perú.

1. Chile

Nuestro país posee dos marcos legales diferentes para el desarrollo portuario, según se trate de puertos públicos o privados:

a) Ley N° 19.542, de 1997, que Moderniza el Sector Portuario Estatal

Los **puertos públicos de uso público** están regidos por la Ley N° 19.542, de 1997, que Moderniza el Sector Portuario Estatal (en adelante, la Ley chilena). Estos puertos son administrados por diez Empresas Portuarias estatales, continuadoras legales de los deberes y derechos de la antigua Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) (MTT/EFT, 2023: 7).

Estas empresas cuentan con personalidad jurídica y patrimonio propio, asimismo tienen duración indefinida y se relacionan con el Estado a través de la Subsecretaría de Transportes y su Programa de Desarrollo Logístico, perteneciente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (art.2, Ley N° 19.542).

Respecto a su administración y organización, la ley dispone que estas empresas son administradas por un Directorio, que debe entre una serie cosas, velar por promover la competencia en el interior de los puertos, procurar un trato no discriminatorio a los usuarios de los puertos y terminales y además velar porque no se limiten las posibilidades de desarrollo y expansión de los puertos. Sus miembros responderán solidariamente de los perjuicios causados a la empresa por sus actuaciones dolosas o culpables, en cuyo caso responderán con su patrimonio. Asimismo, le es aplicable la Ley de Sociedades Anónimas (art.29-32). En relación a su régimen económico, es decir, contable y tributario, estas empresas están reguladas por las normas de la sociedad anónima abiertas (art 41).

La fiscalización de estas empresas esta entregada a la Comisión de Mercado Financiero (CMF). Sin perjuicio, de las facultades fiscalizadoras de la Contraloría General de la República de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 16, inciso segundo, de la Ley N° 10.336, de Organización y Atribuciones de la Contraloría General de la República

En cuanto al objeto de estas empresas, la ley dispone que es la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como de los bienes que posean a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario, indispensables para el debido cumplimiento de éste. Esta función la pueden realizar directamente o a través de terceros mediante concesiones portuarias o en régimen multi-operador quienes deben prestar servicio de manera permanente y en condiciones no discriminatorias, con tarifas públicas y estándares de servicio mínimos garantizados (MTT/EFT, 2023: 7).

En cuanto al plazo de concesión, el Decreto N° 104 de 1998 establece que los contratos suscritos en el proceso de licitación tendrán plazo de vigencia que se establezca en las respectivas bases de licitación. En el caso que la concesión tenga como objeto la actividad portuaria, el plazo máximo será de treinta años.

En resumen, la ley ha dispuesto que la capacidad portuaria y la operación de los terminales se concesiona (pudiendo en un mismo puerto haber terminales concesionados y no concesionados) y el Estado solo va construir infraestructura portuaria en el caso que se haya concesionado y no se haya adjudicado. En ese caso, el Estado queda habilitado para construir infraestructura portuaria, pero la prioridad la tienen los procesos de licitación (Cámara de Diputadas y Diputados, 2020: 10-16).

b) Decreto con Fuerza de Ley N° 340, de 1960, sobre Concesiones Marítimas

Los **puertos y terminales portuarios privados** han sido desarrollados bajo concesiones marítimas sin licitación, otorgadas en virtud del D.F.L. N° 340, de 1960, sobre Concesiones Marítimas. De este modo, los privados pueden postular a la asignación de uso del borde costero de fondo marino, a través del proceso de concesiones marítimas que lleva adelante la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas del Ministerio de Defensa, la que asigna este espacio (Cámara de Diputadas y Diputados, 2020: 10).

El plazo máximo de esas concesiones es de cincuenta años, no tienen regulación tarifaria y opera el mercado abierto y en el marco legal general de la libre competencia (Cámara de Diputadas y Diputados, 2020: 10).

Los puertos privados pueden libremente prestar servicios sólo a cargas propias o abrirse a la atención de cargas de terceros, sin regulación específica en materia de licitación previa o de condiciones tarifarias y de calidad de servicio (MTT/EFT, 2023: 7). Asimismo, se autodeclaran discrecionalmente como de uso público y uso privado (Cámara de Diputadas y Diputados, 2020: 11).

Tabla 1. Principales características de las regulaciones del sistema portuario chileno.

	Empresas portuarias estatales (Puertos públicos)	Puertos privados
	Ley N° 19.542, de 1997	D.F.L. N° 340, de 1960
Otorgamiento de la concesión	Regula los terminales concesionados a privados mediante licitación pública	Solicitud de concesión marítima sin licitación y sin obedecer a una lógica de uso eficiente de las bahías
Plazo máximo de concesión	30 años, no renovable	30 años, renovable
Prestación de servicios	Obligados a prestar servicios sin discriminación, de forma continua y bajo estándares de servicio	Prestan servicios sin regulación tarifaria, definidos solo por marco legal vigente
Uso	Están declarados todos por ley como de uso público	Pueden declararse discrecionalmente como de uso público o de uso privado

Fuente: Cámara de Diputadas y Diputados (2020: 15).

En el documento Política Nacional: “Logística Portuaria” del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y de Economía, Fomento y Turismo se señala que la coexistencia de dos regímenes regulatorios para el desarrollo de puertos en Chile, en el marco de la OCDE, lo hace un país atípico, que le impide la generación de un “sistema portuario” cohesionado (MTT/EFT, 2023: 6).

En esta lógica, el mismo documento, indica que la operación real del sistema exige coordinaciones y responsabilidades adicionales a las previstas en el marco regulatorio existente. Los puertos son nodos clave dentro de una red logística más amplia, conectada con el territorio por carreteras y líneas ferroviarias, y donde los almacenes extra-portuarios, depósitos de contenedores, centros de intercambio modal y zonas de regulación de frecuencia desempeñan papeles clave para el transporte eficiente de las cargas entre los terminales y los usuarios. Sin embargo, indica el documento, el marco regulatorio de cada una de estas infraestructuras, así como el de los propios puertos, no da cuenta de esta operación en red, lo que supone desafíos importantes para la coordinación de todos ellos, tanto en la etapa de planificación como en la de operación, así como de estas infraestructuras en relación con su entorno social y ambiental (MTT/EFT, 2023: 11).

Sosteniendo un análisis similar, la Cámara de Diputadas y Diputados creó la Comisión Especial Investigadora N° 21 (CEI 21), de 2019-2020, para “revisar y evaluar detalladamente el impacto de la vigente Ley de Puertos, investigando especialmente la actuación que los órganos de la Administración del Estado han tenido en su implementación, y puesta en marcha a 20 años de su entrada en vigencia”⁶. De acuerdo al informe de la citada comisión, el proceso de modernización diseñado en 1997 con la Ley N° 19.542, tuvo como ejes principales, primero, la descentralización; segundo, la promoción de la inversión privada en infraestructura portuaria; tercero, mejorar la eficiencia operacional de los terminales, y, por último, mejorar la competencia tanto entre puertos como al interior de los mismos (Cámara de Diputadas y Diputados, 2020: 23).

Actualmente, para la Cámara de Diputadas y Diputados, con la existencia de distintos tipos de regulación habría un desbalance en las exigencias, en la gestión y en la planificación, sin una planificación conjunta (por ej. inversiones que se repliquen en el mismo territorio). En este sentido, el puerto estatal EP Talcahuano-San Vicente y los puertos privados de Lirquén y Coronel, que se encuentran en la misma región, atienden cargas similares, pero los dos están sujetos a reglas distintas en el mismo mercado (Cámara de Diputadas y Diputados, 2020: 9,11).

2. Perú

En noviembre de 1992, mediante Decreto Ley N° 25882, se inicia el proceso de privatización de las empresas del Estado, incluyendo en él a la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU). En 1997 se encarga al Comité Especial de Privatización de Puertos (CEPRI Puertos) los procesos de concesión de los puertos públicos. Este programa de concesión contemplaba la entrega al sector privado de los puertos marítimos de Paita, Salaverry, Chimbote, Callao, General San Martín, Matarani e Ilo (MTC, s/f).

⁶ La comisión investigadora estableció que especial énfasis se pondría en los siguientes puntos: a) infraestructura, b) materia tributaria, c) institucionalidad, d) materia laboral y e) materia de desarrollo sustentable, concesiones, inversión y subsidios (Cámara de Diputadas y Diputados, 2020: 2).

El proceso se inició con la convocatoria a la concesión de dos puertos relativamente pequeños: Matarani e Ilo. Ambos fueron licitados en mayo de 1999, y únicamente el primer proceso fue exitoso, adjudicándose al Consorcio TISUR. Tras la concesión del puerto de Matarani, el Congreso de la República suspendió la Ley de Puertos Regionales hasta que se aprobase un marco legal para el sector portuario (MTC, s/f). Esto ocurrió en 2003, cuando se aprobó la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante, LSPN) (MTC, s/f).

De acuerdo al artículo 1 de la Ley 27943, su objeto y finalidad son regular

las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional. La presente Ley tiene por finalidad promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

Esta Ley estableció una nueva visión sobre el sector portuario y creó nuevas instituciones con funciones específicas, con el MTC como órgano rector y la Autoridad Portuaria Nacional como organismo técnico especializado adscrito al MTC encargado del desarrollo del Sistema Portuario Nacional. Por primera vez en la historia se establecen con esta ley lineamientos de la política portuaria nacional (artículo 3) y se plantea una estrategia portuaria nacional a través del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (Guibert et al., 2015: 112, 113).

Con la LSPN se establece que el dominio público portuario no es más de titularidad de ENAPU, sino del MTC y de los gobiernos regionales. Asimismo, aparece como lineamiento esencial de la Política Portuaria Nacional el fomento de la participación del sector privado, preferentemente, a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuario (Guibert et al., 2015: 113).

La LSPN es complementada por su Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, así como otras normas relevantes para el sector portuario, tales como:

- Decreto Legislativo N° 1012, Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la generación de empleo productivo.
- Decreto Legislativo N° 1362, 23 de julio de 2018, que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- Decreto Supremo N.° 059-96-PCM, 26 de diciembre de 1996, Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.

III. Clasificación de los puertos, instalaciones portuarias y terminales portuarios

Desde el punto de vista de la infraestructura, los puertos y las instalaciones portuarias pueden clasificarse desde el punto de vista de su propiedad, uso, destino, destino y actividad esencial.

1. Chile

El artículo 12 N° 48 del Reglamento sobre Concesiones Marítimas (Decreto N° 9 de 2018) define “Puerto, terminal marítimo o recinto portuario” como

[...] un área litoral delimitada por condiciones físicas o artificiales que permite la instalación de infraestructura destinada a la entrada, salida, atraque, desatraque, amarre, desamarre y permanencia de naves, y a la realización de operaciones de movilización y almacenamiento de carga, a la prestación de servicios a las naves, cargas, pasajeros o tripulantes, actividades pesqueras, de transporte marítimo, deportes náuticos, turismo, remolque y construcción o reparación de naves.

Para efectos de este documento, se entenderá como puerto todo aquel espacio de mar (sectores ribereños, fondos de mar y porciones de agua) con infraestructura marítima, instalaciones portuarias y sus recintos asociados, que permitan la transferencia de carga y/o pasajeros en rutas internacionales, entre los modos marítimo y terrestres. Si en un mismo sector geográfico existe más de una instalación portuaria administrada por una misma empresa, se hablará de un solo puerto constituido por diversas instalaciones o sitios y se identificará con el nombre de la empresa portuaria correspondiente (MOPTT, 2005: 17).

Dada la variedad de puertos que existen, es posible subdividirlos según diversos criterios. Desde su propiedad pueden ser **puertos estatales** y **puertos privados**. Los primeros son aquellos cuyas instalaciones pertenecen al Estado de Chile y los segundos aquellos cuyas instalaciones son de propiedad privada (MOPTT, 2005: 17).

De acuerdo al uso pueden ser **puertos de uso público** y **puertos de uso privado**. Es del primer tipo aquél que presta servicios indistintamente a cualquier usuario que lo requiera y que constituye una actividad independiente no accesoria a la industria principal de su propietario. Es del segundo tipo el puerto que ofrece un servicio exclusivo destinado a responder a las necesidades de la actividad principal de su propietario (MOPTT, 2005: 17).

Finalmente, según su destino o propósito, existen **puertos comerciales, industriales, deportivos, pesqueros, militares**, etc. Es puerto comercial es todo aquél que tiene por misión fundamental ofrecer a los buques, las instalaciones necesarias para efectuar las operaciones de embarque y desembarque de mercancías y personas (MOPTT, 2005: 17-18).

Actualmente hay 72 instalaciones portuarias en operación, categorizadas en 13 **puertos públicos de uso público** (administrados por las diez Empresas Portuarias estatales), 15 **puertos privados de uso público** y 44 **puertos privados de uso privado** (MTT/EFT, 2023: 7). En Anexo, la Tabla 2 contiene el detalle de las instalaciones portuarias en operación en Chile.

Los puertos de uso privado corresponden aquellos que prestan servicios a una empresa determinada y su existencia es anexa a las labores que ésta desarrolla. En nuestro país los puertos de uso privado se pueden dividir en puertos mineros y puertos petroleros (MOPTT, 2005). Según el informe MTT/EFT de

2023, los terminales privados de uso privado dominan en el tonelaje de carga movilizado (49% del total, versus 28% de los puertos públicos y 23% de los puertos privados de uso privado).

Sin embargo, al analizar el valor de la carga, son los terminales de los puertos estatales los que concentran la mayoría del tráfico (53%), dada la mayor diversidad de productos transferidos y el mayor valor unitario, especialmente de las cargas contenedorizadas. Según los registros estadísticos de DIRECTEMAR de 2022, los terminales adscritos a la Ley N° 19.542 concentran el 79,8% de los contenedores movilizados en todos los puertos del país (MTT/EFT, 2023: 8).

2. Perú

El artículo 6 de la Ley 27943 clasifica los puertos y terminales portuarios (TP) según la titularidad de sus obras e instalaciones, distinguiendo en **públicos** o **privados**. De acuerdo con lo publicado en 2020 por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), el sistema portuario peruano está constituido por 87 puertos, de los cuales 29 son públicos y 58 privados, tanto marítimos como fluviales, entre los que destacan los terminales portuarios de Callao, Matarani, Paita y Salaverry (López, 2022: 4-5).

Según la actividad esencial que en ellos se desarrolla, los puertos y TP peruanos pueden ser **multipropósito** (pueden atender demandas portuarias diversas) o **especializados** (principalmente operan para un fin portuario predeterminado), los que pueden distinguirse en puertos o TP comerciales, turísticos, industriales, minero-industriales, pesqueros y marinas (art. 6, Ley 27943).

Los puertos públicos son administrados por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU S.A.) o por empresas concesionarias. De estos, 28 de los 29 son terminales multipropósito (de los cuales siete son concesionados) y solamente una instalación portuaria es especializada y se dedica al tráfico de minerales (López, 2022: 5).

Por su parte, señala López, los puertos privados se caracterizan por estar altamente especializados, puesto que 53 de las 58 instalaciones portuarias de este tipo se dedican a la carga y descarga de minerales, hidrocarburos, químicos, gas o aceites, y 5 son multipropósito. Gran parte de estos puertos pertenecen a grandes empresas petroleras, como Petroperú⁷, o a importantes empresas mineras, como *Southern Peru Copper Corporation* (Terminal Portuario de Ilo) o Shougan Hierro Perú (Terminal Portuario de San Nicolás, Ica) (López, 2022: 5).

Según el Boletín Anual de Estadísticas Portuarias, publicado por la APN, en 2021 los TP públicos movieron 56 millones de toneladas, mientras que los privados registraron un movimiento de 54,8 millones de toneladas. Estas cifras representan incrementos del 12,4% y del 16%, respectivamente, si se comparan con el 2020 y se deben principalmente al aumento de la demanda en el contexto de recuperación económica tras los peores momentos de la pandemia de COVID-19 (López, 2022: 5).

⁷ La empresa estatal Petroperú posee 11 terminales portuarios privados dedicados a hidrocarburos (López, 2022: 13).

De acuerdo a Ley peruana, en función de la ocupación y uso de sus obras e instalaciones o por la fórmula de administración de las mismas -con independencia de su titularidad-, los puertos y TP pueden ser (art. 6, Ley 27943):

- De **uso general o público**, cuando existe obligación de poner los bienes portuarios a disposición de cualquier solicitante, o
- De **uso exclusivo o privado**, cuando el propietario los destina para sus propios fines, pudiendo ofrecer sus servicios a terceros, bajo el mismo tratamiento que aquéllos de uso público.

Por último, los puertos, de acuerdo a su ubicación pueden clasificarse en **marítimos, fluviales y lacustres** (art. 6, Ley 27943). El 92% del intercambio comercial del país se realiza a través de sus puertos marítimos (López, 2022: 4-5). También pueden clasificarse de acuerdo a su alcance y ámbito en **nacionales** (de competencia exclusiva de la APN) y **regionales** (art. 6, Ley 27943).

IV. Sistema de concesiones portuarias

Tanto Chile como Perú han implementado sistemas de concesiones desde los años 90, con el fin de incentivar la inversión privada en la infraestructura portuaria y aumentar la competitividad del sistema portuario.

1. Chile

Las Empresas Portuarias estatales pueden realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, podrán hacerlo por medio de (art. 7º, Ley N° 19.542):

- El otorgamiento de concesiones portuarias,
- La celebración de contratos de arrendamiento, o
- La constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas (salvo para la administración o explotación de frentes de atraque).

Todas actividades anteriores deben realizarse mediante licitación pública.

Los actos y contratos que celebren las empresas se rigen exclusivamente por las normas de derecho privado, en lo que no contravenga esta Ley (art. 9º, Ley N° 19.542).

Las concesiones en esta materia se reducen a dos tipos: portuarias o marítimas.

a) Concesiones portuarias

Las Empresas Portuarias estatales pueden realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, podrán hacerlo por medio -entre otros- de concesiones portuarias (art. 7º, Ley N° 19.542).

Se define como concesión portuaria, en el artículo 53 de la Ley N° 19.542

[...] el contrato solemne, otorgado por escritura pública, a través del cual una empresa concede con exclusividad a una persona natural o jurídica, por un período determinado, un área de un bien inmueble para que ésta ejecute una obra, preste servicios, desarrolle o mantenga una obra, otorgándosele como contraprestación la explotación de la misma.

Esta definición es concordante con lo establecido en el artículo 14 inciso primero de la misma ley, que permite a las empresas dar en arrendamiento u otorgar concesiones portuarias de sus bienes hasta por treinta años. Sin embargo, la misma ley aclara que cuando la finalidad del arrendamiento o de la concesión sea ajena a la actividad portuaria, su duración no podrá exceder de diez años (BCN, Williams, 2019: 3).

El concesionario portuario, por el ministerio de la ley, las bases de licitación y el contrato respectivo, está obligado a destinar los bienes concesionados a la atención de naves y movilización de carga, mantenerlos adecuadamente, dar servicio y establecer tarifas públicas en condiciones no discriminatorias (BCN, Williams, 2019: 3).

En particular, el artículo 23 de la Ley N° 19.542 establece que las concesionarias de los frentes⁸ de atraque deberán constituirse como sociedades anónimas, cualquiera que sea el número de sus accionistas, de giro exclusivo, y se regirán por las normas de las sociedades anónimas abiertas. Su objeto será el desarrollo, mantención y explotación del frente de atraque respectivo.

La Ley establece un esquema multioperador para la operación de los diferentes frentes de atraque, que podrá ser modificado y transformado a monooperador, a través de una licitación pública, en caso de:

- Existir en los puertos y terminales de la región otro frente de atraque capaz de atender a la misma nave, o el directorio contar con un informe positivo de la Comisión Preventiva Central (antes de la Fiscalía Nacional Económica).
- Que el concesionario del frente de atraque se encuentre relacionado con otros concesionarios ubicados en un puerto estatal de la región que sirva a la máxima nave de diseño, en los términos que señala la Ley N° 18.045 sobre el Mercado de Valores y en conformidad a las condiciones que haya fijado previamente la Comisión Preventiva (antes de la Fiscalía Nacional Económica).

b) Concesiones marítimas

Los privados, para construir sus instalaciones, esto es, constituir un puerto privado, deben solicitar a Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar) una concesión marítima que abarque parte o el total de los 80 metros de playa establecidos en la ley como propiedad fiscal y los

⁸ Frente de atraque: es la infraestructura de un puerto que corresponde a un módulo operacionalmente independiente con uno o varios sitios y sus correspondientes áreas de respaldo, cuya finalidad es el atraque de buques, esencialmente para operaciones de transferencia de carga o descarga de mercaderías u otras actividades de naturaleza portuaria

espacios de agua (bienes nacionales de uso público) necesarios para el desarrollo y uso del proyecto (Campport, 2019: 2).

La concesión marítima es un acto administrativo mediante el cual el Ministerio de Defensa Nacional o el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, según corresponda⁹, otorga a una persona derechos de uso y goce, sobre bienes nacionales de uso público o bienes fiscales cuyo control, fiscalización y supervigilancia corresponde al Ministerio de Defensa Nacional, para el desarrollo de un determinado proyecto o actividad (art. 1 N° 12, Decreto N° 9 de 2018).

En particular, las concesiones marítimas mayores y menores solo pueden ser solicitadas por Órganos de la Administración con personalidad jurídica y patrimonio propio; y personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, con residencia definitiva en el país. Una concesión marítima mayor es aquella cuyo plazo de otorgamiento excede de 10 años o involucra una inversión superior a las 2.500 Unidades Tributarias Mensuales (UTM). En este caso el plazo de otorgamiento no podrá exceder de 30 años, pero son renovables (Directemar, s/f).

Esta concesión permite usar las playas, fondos de mar y porciones de agua dentro y fuera de las bahías, pudiendo así funcionar como puerto en el marco del Decreto con Fuerza de Ley N° 340 de 1960 sobre concesiones marítimas y su Reglamento, el Decreto N° 9 de 2018 del Ministerio de Defensa Nacional. Estos puertos pueden ser de uso público o de uso privado.

2. Perú

No existe en Perú una ley especial de concesiones para infraestructura portuaria o de transportes. Por ello, son la Ley del Sistema Portuario Nacional y la Ley Marco para las Asociaciones Público-Privadas (Decreto Legislativo N° 1012), entre otras normas, las que han permitido las APP en los puertos, en forma de concesiones autosostenibles y cofinanciadas, mediante la suscripción de contratos de concesión.

De acuerdo al artículo 10, párrafo 10. 3 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, la infraestructura portuaria puede entregarse en administración al sector privado, hasta por 30 años, y en cualquiera de las modalidades siguientes: asociación en participación, contratos de arrendamiento, contratos de concesión, contratos de riesgo compartido, contratos de gerencia, contratos societarios y otras modalidades que establezca la legislación.

Las Asociaciones Público-Privadas (APP) son, según el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 1012,

⁹ Las concesiones marítimas se clasifican en Destinaciones Marítimas, Concesiones Marítimas Mayores, Concesiones Marítimas Menores y Permisos o Autorizaciones. Las Destinaciones Marítimas son otorgadas por el Ministerio de Defensa Nacional, mediante un decreto exento firmado “por orden del Presidente de la República”. Las Concesiones Marítimas Mayores y Menores son otorgadas por el Ministerio de Defensa Nacional, mediante un decreto supremo firmado “por orden del Presidente de la República”. Finalmente, los Permisos o Autorizaciones son otorgados por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante o por la Capitanías de Puerto del lugar de interés, mediante una resolución firmada por la respectiva autoridad (Directemar, s/f).

modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública, proveer servicios públicos y/o prestar los servicios vinculados a éstos que requiera brindar el Estado, así como desarrollar proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica, de acuerdo a las condiciones establecidas en el Reglamento de la presente norma.

Participan en una APP: el Estado, a través de alguna de las entidades públicas establecidas en el artículo precedente, y uno o más inversionistas privados.

Según el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1012, las APP pueden clasificarse en:

- a) **Autosostenible:** aquella que satisfaga las siguientes condiciones: i. Demanda mínima o nula garantía financiera por parte del Estado, y ii. Las garantías no financieras tengan una probabilidad nula o mínima de demandar el uso de recursos públicos.
- b) **Cofinanciada:** aquella que requiera del cofinanciamiento o del otorgamiento o contratación de garantías financieras o garantías no financieras que tengan una probabilidad significativa de demandar el uso de recursos públicos.

Las concesiones de infraestructura pública, como los puertos, son una modalidad de APP.

La Ley del Sistema Portuario Nacional dispone que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la APN (para los puertos nacionales) y los Gobiernos Regionales, por medio de las Autoridades Portuarias Regionales (para el caso de los puertos regionales) pueden otorgar temporalmente la administración de una infraestructura al sector privado mediante contrato (art. 10.2, Ley 27943).

Sin embargo, no se otorga el uso exclusivo de dicho bien para la prestación de servicios portuarios esenciales que se presten en libre competencia, salvo que se hubiere entregado un área de desarrollo portuario o un área dentro de una zona portuaria para desarrollar, construir y equipar por cuenta y riesgo del titular del contrato, una infraestructura portuaria nueva (arts. 10.2 y 11.3, Ley 27943).

Las modalidades en que puede entregarse la administración de la infraestructura portuaria al sector privado hasta por 30 años son las siguientes (art. 10.3, Ley 27943):

- Asociación en Participación.
- Contratos de Arrendamiento.
- Contratos de Concesión.
- Contratos de Riesgo Compartido.
- Contratos de Gerencia.
- Contratos Societarios; y,
- Otras modalidades establecidas en la legislación.

En Perú, el objetivo de las diversas concesiones y de hacer partícipe a la entidad privada de la gestión portuaria ha sido modernizar la infraestructura y aumentar la competitividad (PUCP, 2012: 11). Estos esfuerzos se ven reflejados en la mejora de la performance [sic] de Perú en los últimos años respecto

de su índice de conectividad marítima reportado por las Naciones Unidas, el cual mide la integración de un país en la red de líneas navieras mundiales (PUCP, 2012: 11).

V. Políticas nacionales y planes de desarrollo portuario

El desarrollo portuario de cada país está asociado a una serie de instrumentos de administración y planificación, algunos de los cuales están especificados en la ley.

1. Chile

El 14 de abril de 2023, el Gobierno lanzó oficialmente el proceso que sentará las bases para una **Política Nacional de Desarrollo Logístico Portuario** para Chile (Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, s/f). Esta labor constituye una de las funciones de la Unidad de Desarrollo Portuario de la Subsecretaría de Transportes, que tiene a su cargo la coordinación de las diferentes atribuciones y competencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) en relación a los diversos puertos del país (Subsecretaría de Transportes, MTT, s/f).

De acuerdo a su página web, la Política tiene como fundamento los análisis, diagnósticos y propuestas, tanto nacionales como internacionales, en que ha participado la Unidad en los últimos años y contará con la participación de los principales actores vinculados al sector. Así, esta política pretende abarcar (Subsecretaría de Transportes, MTT, s/f):

- La institucionalidad del sector portuario.
- El marco normativo que rige a cada uno de los puertos del país y las actividades que en ellos se desarrollan.
- La competitividad de los servicios portuarios y la estructura de las colaboraciones público-privadas.
- La sostenibilidad de los puertos del país, entendiendo tanto los aspectos medioambientales de la actividad portuaria, como el relacionamiento con las comunidades que viven en el entorno de cada uno de los puertos de Chile.
- La estructura del trabajo portuario, clave para las operaciones en los puertos.

En base a esta política, continúa, se impulsarán las adaptaciones legales y reglamentarias que sean requeridas para abordar las acciones que se definan como prioritarias (Subsecretaría de Transportes, MTT, s/f). Su publicación se espera para finales de 2023 (Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, s/f).

Por su parte, la mayoría de los puertos de Chile cuentan con cuatro instrumentos de planificación que permiten poner en marcha sus planes de desarrollo y dar un marco de difusión formal a los actores interesados para informarse respecto de esos planes futuro (Piraino, 2022).

La Ley N° 19.542 (arts. 8 y 13) establece que cada una de las empresas estatales debe contar con un “plan maestro” y un “calendario referencial de inversiones” para cada puerto y terminales que administren. Estos deben ser aprobados y mantenerse actualizados por los respectivos directorios; son públicos y enmarcan las acciones de la respectiva empresa.

El **Plan Maestro** define las características actuales del puerto, su infraestructura y equipamiento, proyectando a largo plazo la demanda y una propuesta de zonificación que delinea la reserva de áreas para su futura expansión. Además, entrega características geográficas y de hinterland que buscan informar a potenciales inversionistas sobre las bondades del puerto. Tiene un horizonte de tiempo de 20 a 25 años (Piraino, 2022).

De acuerdo a la ley, éste deberá considerar áreas necesarias al interior de los recintos portuarios para la realización de actividades pesqueras, industriales, turísticas, recreativas, de transporte marítimo, remolque, construcción o reparación de naves, en el evento en que éstas se estén desarrollando.

El **Calendario de Inversiones** identifica las iniciativas para expandir y modernizar las instalaciones portuarias. En un nivel mucho más operacional y concreto, este programa define en un plazo de 5 años, las inversiones que se realizarán en el puerto, indicando monto, inversor y proyecto que se ejecutará. (Piraino, 2022).

Luego, el **Plan de Desarrollo de Infraestructura** es el conjunto de iniciativas concretas con las que se espera dar respuesta al aumento en la demanda por servicios portuarios. Finalmente, el **Plan Estratégico** es el instrumento que guía las iniciativas del puerto. Indica hacia donde el Directorio y el Estado proyectan la dirección de la empresa y, por ende, prioriza el desarrollo de iniciativas planteadas en los puntos anteriores (Piraino, 2022).

2. Perú

El artículo 3 de la Ley 27943 establece los lineamientos de la **Política Portuaria Nacional**, donde el Estado regula y supervisa las actividades y servicios portuarios a través de organismos competentes. Sus lineamientos esenciales incluyen el fomento de la competitividad de los servicios portuarios, la integración en el sistema de transporte nacional e internacional, la promoción de la inversión, el valor agregado a los servicios portuarios, la libre competencia en el mercado, la participación del sector privado, descentralización y desconcentración, renovación tecnológica, promoción del empleo portuario, sistemas de calidad total, protección ambiental y derechos laborales.

Por su parte, el **Plan Nacional de Desarrollo Portuario** (art. 4, Ley 27943) es el documento técnico normativo elaborado por la APN, que tiene como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional. Los actos administrativos, autorizaciones, proyectos, actividades, inversiones y la celebración de contratos en general (como las concesiones), deberán concordar con los lineamientos y estrategias básicas señaladas en este Plan. La APN debe evaluar e informar anualmente el cumplimiento de las metas establecidas en el Plan al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Sin embargo, de acuerdo a información de la ANP en su página web, a octubre de 2023 no se contaba con un Plan Nacional de Desarrollo Portuario actualizado, aprobado y publicado, por consiguiente, no ha sido posible su evaluación periódica conforme indica la normativa vigente (ANP, 2023).

Por último, si bien no están mencionados en la Ley, existen otros planes nacionales de infraestructura que también incluyen el sistema portuario. De acuerdo a López (2022: 6), en el sistema portuario peruano se estaría promoviendo la vertebración intermodal y la relación puerto-ciudad. Hasta el momento se propone como una actividad portuaria combinada, para incrementar la capacidad logística de los principales puertos y, a la vez, fomentar la conexión entre infraestructuras que faciliten el intercambio comercial marítimo, aéreo y terrestre (López, 2022: 6).

Para estos efectos, el **Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC)** de 2019, que tiene por objetivo el cierre de brechas de infraestructuras, prevé la implementación del corredor integrado, que busca mejorar la conectividad puerto-aeropuerto y el acceso a los mismos, junto con la mejora de antepuertos (López, 2022: 6). Así, el proyecto relacionado al Terminal Multipropósito de Salaverry llevaba un 44,3% de ejecución a marzo de 2023, desarrollado en modalidad de Asociación Público-Privada (APP) autofinanciada (Alvarado, 2023: 26).

Posteriormente, el **Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad (PNISC)**, para el periodo 2022-2025, complementa y actualiza el PNIC. Este plan incorpora un enfoque basado en el desarrollo de infraestructura sostenible, es decir, incluye “proyectos de infraestructura que son planificados, diseñados, construidos, operados y desmantelados de manera que garanticen la sostenibilidad económica y financiera, social, ambiental (incluida la resiliencia climática) e institucional durante todo el ciclo de vida del proyecto” (Alvarado, 2023: 26-27).

El PNISC comprende un conjunto de 72 proyectos, con una inversión de 146,6 mil millones de soles, también incluye un proyecto en APP autofinanciada para el Terminal Multipropósito Muelle Norte, Callao (Alvarado, 2023: 29). Dicho terminal es el principal en cuanto a movimiento de carga total, con una participación de 18% a nivel nacional (López, 2022 :9).

En materia de fomento de la actividad resulta interesante lo señalado en el artículo 35 de la Ley 27943 peruana en materia de simplificación administrativa. Señala la norma que la Autoridad Portuaria Nacional busca eliminar regulaciones, trámites, costos y requisitos innecesarios que puedan obstaculizar la autorización de prestadores de servicios portuarios. La Comisión de Acceso al Mercado de INDECOPI tiene la responsabilidad de suprimir actos y reglamentos administrativos que impongan barreras burocráticas e irracionales en el acceso o permanencia en el mercado de actividades y servicios portuarios. La coordinación entre la APN y la Comisión tiene como objetivo reducir los costos de transacción asociados con estas actividades y servicios.

VI. Inversiones en infraestructura portuaria

Las inversiones del sector privado en la infraestructura portuaria son un elemento esencial en el sistema de concesiones portuarias.

1. Chile

Señala el informe MTT/EFT de 2023 (pág. 10), la aprobación de la Ley N° 19.542 “dio inicio a una etapa de amplia inversión en los terminales portuarios, que permitió la adaptación de su infraestructura y la modernización de su equipamiento y procesos, con la participación del sector privado mediante el esquema de concesiones de frentes de atraque”. Estas inversiones, tanto públicas como privadas, por más de 1.000 millones de dólares acumulados en los últimos 20 años, habrían permitido “incrementar de manera notable tanto el volumen total como la eficiencia en la transferencia de cargas, hasta situarse, en algunos casos, por encima del promedio a nivel mundial”.

En el sistema portuario estatal, las inversiones realizadas entre 2010 y 2017 alcanzan a la suma de 1.291 millones de dólares acumulados (Cámara de Diputadas y Diputados, 2020: 16).

No obstante, continúa el citado informe, en los últimos años se habría registrado un menor nivel de inversión, centrado en la renovación de grúas e incorporación de nuevas tecnologías para la transferencia, que, si bien han extendido la vida útil de los terminales existentes, no habrían aportado una capacidad adicional, resultando en episodios de congestión en algunos de los terminales del país (especialmente de los situados en la Macrozona Central) (MTT/EFT de 2023: 10).

Por ello, concluye el informe, se necesita una mayor planificación y ágil gestión de los procesos de inversión, tanto en terminales portuarios como en sus accesos viales y ferroviarios, para evitar que el estancamiento de la capacidad y la eficiencia alcanzadas por la progresiva obsolescencia de la infraestructura actualmente existente se traduzcan en costos finales para los usuarios, un mayor impacto de la operación portuaria sobre su entorno y la pérdida de competitividad frente a los países del entorno. En particular, se mencionan la entrada en operación de los terminales ampliados del puerto de Callao o el desarrollo en curso para la operación del nuevo puerto de Chancay en Perú (MTT/EFT de 2023: 10).

2. Perú

Los proyectos de inversión en infraestructura portuaria nueva de titularidad y uso público deben estar previstos en el **Plan Nacional de Desarrollo Portuario**. En cambio, en los compromisos suscritos con el sector privado, la inversión comprometida se establece (junto a sus plazos, proporcionalidades y modalidades), en el respectivo contrato. Asimismo, deben contener las respectivas cláusulas penales por incumplimiento e incluyen la pérdida del beneficio de estabilidad tributaria, entre otras sanciones (art. 11.1, Ley 27943).

Los bienes inmuebles que se incorporen al patrimonio público portuario producto de inversiones del sector privado son de titularidad pública en todo momento, sin perjuicio de los derechos específicos que se otorguen al inversionista sobre esos bienes durante el plazo contractual o a la finalización del mismo. Los bienes muebles que se incorporen se sujetarán a lo establecido en el contrato (art. 11.2, Ley 27943).

Como ya se señaló, las autoridades portuarias (nacional y regionales) pueden celebrar compromisos contractuales con el sector privado para desarrollar infraestructura portuaria nueva, respecto de cual se

podrá otorgar su Uso Exclusivo. Por Uso Exclusivo se entiende la facultad contractual del sector privado ejecutar y/o prestar en forma exclusiva servicios esenciales dentro de dicha infraestructura, por una sola persona jurídica, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos contratos (art. 11.3, Ley 27943).

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la finalidad de revertir los bajo índices en el Ranking de Competitividad del *World Economic Forum*, especialmente en el subíndice de infraestructura, y reducir los costos logísticos del país, se ha continuado promoviendo las inversiones en infraestructura portuaria, para lograr una mayor competencia intra e inter portuaria (MTC, s/f).

A la fecha, las inversiones valorizadas en los TP concesionados superaron los USD 119,2 millones, registrando un crecimiento de 20% respecto al 2021, cuando alcanzaron los USD 99 millones. Las inversiones declaradas se destinaron a la ejecución de obras relacionadas a la actividad portuaria como construcción o ampliación de muelles, patios o la adquisición de grúas pórtico. La inversión acumulada en puertos superó los USD 1888,7 millones, equivalente al 64,75% del total de compromisos de inversión de las concesionarias (Ositrán, 2023a).

A continuación en la figura 1 se muestra las inversiones supervisadas por Ositrán en puertos, a septiembre de 2023. En la figura 2, se detallan los montos de las inversiones supervisadas por Ositrán en puertos, entre enero de 2022 y septiembre de 2023.

Figura 1. Inversiones supervisadas por Ositrán en puertos, a septiembre de 2023.



Fuente: Ositrán (2023b).

Figura 2. Inversiones supervisadas por Ositrán en puertos, entre enero de 2022 y septiembre de 2023.

Fuente: Ositrán (2023b).

De acuerdo a sitios especializados, es el megaproyecto del Terminal Portuario de Chancay, ubicado en Huaral el que destaca por su impacto en la infraestructura portuaria en Perú, con una inversión estimada a 3.000 millones de dólares (Portal Portuario, 2023).

De acuerdo a información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de septiembre de 2023, el TP de Chancay “tendrá capacidad para que atraquen los buques de carga más grandes del mundo, los que pueden transportar más de 18.000 contenedores” (MTC, 2023).

El proyecto tiene un avance general de obra del 43.51% y, señala el MTC, “es clave para el comercio internacional porque será un ‘hub’ regional que redistribuirá la carga de los países de Chile, Ecuador y Colombia”. Las pruebas de atraque en la nueva infraestructura portuaria inician en el 2024 (MTC, 2023). De acuerdo a un artículo de prensa, a lo anterior se sumaría la realización de diferentes estudios para hacer posible la iniciación del megapuerto de Corío, en la localidad de Islay, región de Arequipa, que podría ser -incluso- más grande que el de Chancay (Arce, 2023).

Asimismo, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión) del Perú habría anunciado que el país planea adjudicar dos nuevos emprendimientos portuarios en 2023 y 2024: las Iniciativas Privadas Autosostenibles Nuevo TP de San Juan de Marcona (Ica) y el Puerto de Chimbote (Áncash) (Portal Portuario, 2023).

Estos proyectos se adjudicarían mediante la modalidad de Asociación Público-Privada (APP), en los próximos 12 meses, que representarían una inversión conjunta estimada en USD 600 millones (Portal Portuario, 2023).

VII. Recomendaciones de reforma legal y reglamentaria en Chile

A continuación, se entregan algunas propuestas de modificación entregadas a la Comisión Especial Investigadora N° 21 (CEI 21), de 2019-2020, para “revisar y evaluar detalladamente el impacto de la vigente Ley de Puertos, investigando especialmente la actuación que los órganos de la Administración del Estado han tenido en su implementación, y puesta en marcha a 20 años de su entrada en vigencia”.

1. Recomendaciones del (entonces) gerente general de la EP de Talcahuano-San Vicente, Rodrigo Monsalve R., en mayo de 2019 (Cámara de Diputadas y Diputados, 2020: 80):

- a) Definir legalmente “puerto privado de uso público” en armonía con lo resuelto por las autoridades de libre competencia, esto es, como aquellos que presten o deseen prestar servicios a terceros, esto es, a personas distintas o independientes del respectivo propietario.
- b) Establecer un marco legal y reglamentario único para el otorgamiento de concesiones portuarias de frentes de atraque estatales y privados de uso público: otorgadas por misma autoridad; mismo plazo y condiciones de renovación; reglas uniformes para la determinación del canon o renta de arrendamiento, y permitir que los puertos privados de uso público recuperen el valor residual al término de sus concesiones.
- c) Extender a los puertos privados de uso público los derechos y obligaciones que establece la Ley 19.542 y el Reglamento de Licitaciones a los concesionarios de frentes de atraque estatales (deber de servicio / publicación de tarifas/ prioridad naves/calidad/deber informar/ otros).
- d) Definir la Autoridad Portuaria y entregarle las facultades que correspondan respecto de los puertos estatales y los privados de uso público, a fin que puedan recabar información de estos últimos y fiscalizar el cumplimiento de sus obligaciones y prohibiciones.
- e) Incorporar un régimen general de sanciones por incumplimiento y de caducidad al que deban sujetarse los puertos de uso público, sean privados o estatales, que considere:
 - sanciones y multas;
 - la facultar a la Autoridad Portuaria para actuar de oficio o a petición de cualquier interesado afectado por infracciones a las obligaciones y prohibiciones aplicables;
 - la facultad de impartir instrucciones vinculantes para concesionarios y con objeto poner fin a actos de discriminación; y,
 - la facultad de los concesionarios afectados por sanciones o instrucciones, de reclamar de las mismas ante un árbitro.
- f) Incorporar a la ley a los puertos privados de uso público lo siguiente:
 - consulta obligatoria al TDLC de las bases de licitación de puertos de uso público, y la sujeción a las condiciones que se establezcan en la respectiva resolución para promover la competencia en las respectivas licitaciones (competencia por la cancha); y,
 - disponer la dictación de instrucciones de carácter general para los oferentes de servicios portuarios del respectivo mercado geográfico en el caso de advertirse riesgos para la libre competencia (competencia en la cancha).
- g) Modificar el artículo 18 de la Ley 19.542, en orden a que se permita que el equipamiento mayor reciba el mismo trato de las inversiones mayores de infraestructura con el fin de incentivar la modernización de los puertos concesionados.
- h) Fortalecer el rol de Autoridad Portuaria a nivel de ley y/o reglamento.

- i) Relevar rol de la Autoridad de Gobierno, en centralizar la atención de proyectos que afecten o puedan afectar al desarrollo actual y estratégico de los puertos, sean estos públicos o privados, exigiéndose coordinación entre las diferentes instancias o autoridades competentes o relacionadas de manera que tales proyectos (ferroviarios, viales, etc.) no afecten ni hipotequen el transporte de cargas. Ejemplo: soterramiento ferroviario en Viña del Mar, que estaría potencialmente siendo replicado en Concepción, afectando al transporte de cargas por ferrocarril a todo el sistema portuario

2. Conclusiones del informe de la Comisión Especial Investigadora (Cámara de Diputadas y Diputados, 2020: 115-116)

El Informe de la Comisión Especial Investigadora, en sus conclusiones, entrega una serie de recomendaciones para el desarrollo logístico-portuario en el país, entre las que se encuentran las siguientes porpuestas de mejoras normativas:

- a) Constituir una Autoridad Logístico-Portuaria Nacional que:
 - Defina la Estrategia y Planes de Desarrollo Logístico-Portuario de alcance nacional y macrozonal.
 - Defina Planes Maestro de Bahía.
 - Defina una metodología para la elaboración de Planes Maestro de puertos.
 - Consolide información y estadísticas sectoriales.
- b) Los Gobiernos Regionales deben:
 - Zonificar el Uso del Borde Costero, que recoja reservas de áreas para el desarrollo de nuevos puertos o su crecimiento.
 - Incorporar a la planificación territorial los Planes Maestros Logísticos Macrozonales, definidos por el MTT.
- c) Modificar el Reglamento de Concesiones Marítimas (D.S. N°9/2018) obligando a los concesionarios de puertos privados del DFL N°340 a la presentación de un plan de desarrollo.
- d) Generar un marco de trabajo conjunto entre empresas portuarias (públicas y privadas) y las Municipalidades correspondientes para el desarrollo de los Planes Maestros y de desarrollo logístico.

Anexo I

Tabla 3. Principales entidades y organismos públicos del sector portuario en Chile y Perú.

	Chile	Perú
Ministerio	<p>Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT):</p> <p>Responsable de la planificación integral de los sistemas de transporte. Sus funciones sectoriales están en el art. 50, Ley N° 19.542.</p> <p>Es el canal de relacionamiento de las Empresas Portuarias estatales con el Gobierno, tiene funciones de política sectorial y potestad reglamentaria respecto de dichas empresas, autoriza en ciertas materias de los directorios de las mismas, y entrega su opinión respecto de planes maestros, memorias explicativas y bases de licitación para concesiones portuarias.</p> <p>Puede fijar y modificar el recinto portuario, otorgando la posibilidad de intervenir e interactuar fuertemente con los directorios y las empresas portuarias (arts. 11 y 22, Ley N° 19.542).</p>	<p>Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC):</p> <p>Define las políticas sectoriales y la normatividad general correspondiente para todas las actividades orientadas al transporte y las comunicaciones, y el Sistema Portuario Nacional (art. 18, Ley 27943).</p> <p>Aplica las políticas necesarias en el sector portuario mediante la APN. Por ejemplo, a través de la APN, puede otorgar temporalmente la administración de una infraestructura al sector privado mediante contrato (art. 10.2, Ley 27943).</p>
Autoridad marítima	<p>Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR):</p> <p>Organismo de alto nivel de la Armada de Chile, responsable de normar la seguridad de las operaciones marítimo-portuarias y sus servicios de apoyo asociados.</p>	<p>Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI):</p> <p>Organismo dependiente de la Marina de Guerra del Perú, ejerce la autoridad marítima, fluvial y lacustre. Es responsable de velar por la seguridad en el medio acuático, así como de reprimir todo acto ilícito, ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en dicho medio, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales (López, 2022: 12).</p>
Autoridad portuaria	<p>No existe la figura de "autoridad portuaria". El estado, a través de las Empresas Portuarias (EP) estatales de la Ley N° 19.542, controla, administra y fiscaliza las concesiones, velando por el cumplimiento de los contratos y del trato no discriminatorio a los usuarios del puerto.</p> <p>Las EP estatales desempeñan un doble rol de autoridad portuaria y empresa pública en los puertos bajo su jurisdicción.</p> <p>Estas empresas se relacionan con el Comité Sistema de Empresas Públicas (SEP) de CORFO. Organismo técnico que asesora al Gobierno de Chile en materias de control de gestión estratégica de las empresas públicas bajo su injerencia, incluyendo las Empresas Portuarias estatales. En particular, designa y remueve en las empresas públicas bajo su</p>	<p>Autoridad Portuaria Nacional (APN):</p> <p>Organismo público descentralizado encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al MTC, dependiente del Ministro, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica, y financiera, y facultad normativa por delegación del señalado Ministro (art. 19.1, Ley 27943).</p> <p>Las Autoridades Portuarias Regionales (APR) son órganos integrantes del Sistema Portuario Nacional, establecidos en un puerto o conjunto de puertos marítimos, fluviales o lacustres, según lo establezca el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (art. 27, Ley 27943).</p>

	Chile	Perú
	injerencia a quienes integran los respectivos directorios.	
Autoridad que otorga las concesiones	<p>1) Concesiones marítimas (puertos privados):</p> <p>- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR): Entrega las concesiones de uso del fondo marino para la construcción de los puertos privados de uso privado.</p> <p>- Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, del Ministerio de Defensa Nacional (SSFFAA): Responsable de la administración del borde costero y, por ello, de otorgar las concesiones marítimas que amparan el desarrollo de puertos privados, según el Decreto con Fuerza de Ley (DFL) N° 340, de 1960.</p> <p>2) Concesiones portuarias (puertos estatales): son otorgadas por las EP estatales para los casos de frente de atraques.</p>	<p>Las concesiones portuarias son otorgadas por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), que es la entidad encargada de regular, supervisar y promover el desarrollo de las actividades portuarias en el país.</p> <p>La APN administra los procesos de concesión y supervisa la operación de los puertos con el objetivo de garantizar eficiencia, seguridad y desarrollo sostenible en el sector portuario peruano.</p> <p>El contrato de concesión es suscrito entre el Estado de la República del Perú, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien a su vez actúa a través de la APN.</p>
Autoridad fiscalizadora de concesiones	<p>Sistema de Empresas Públicas (SEP):</p> <p>Organismo técnico asesor del Estado en el control y gestión de las Empresas Portuarias estatales. Vela, principalmente, por el interés del Estado como inversionista en estas empresas públicas.</p> <p>Entre otras funciones, valida las declaraciones fundamentales, de misión y área de negocios; revisa e informa de los planes estratégicos de las empresas, considerando la política sectorial y de los proyectos de presupuestos anuales; informa sobre el avance de los proyectos y del cumplimiento de los indicadores de gestión de las empresas; evalúa económicamente algunos proyectos, y revisa los planes de gestión anuales (PGA).</p>	<p>Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN):</p> <p>Regula el sistema tarifario de los mercados en los que no hay libre competencia derivados de la explotación de infraestructura portuaria de uso público y supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión de acuerdo a las leyes vigentes (art. 21.1, Ley 27943).</p> <p>En materia de infraestructura portuaria de uso público, puede delegar sus funciones técnicas y las operativas a la APN (art. 21.2, Ley 27943).</p> <p>En términos generales, las funciones de OSITRAN son supervisar, regular, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender reclamos relativos a actividades que tienen que ver con la explotación de infraestructuras de transporte de uso público como carreteras, vías férreas, aeropuertos o puertos (López, 2022: 12).</p> <p>OSITRAN supervisa y regula los ocho TP concesionados, ubicados en diversas regiones del país, incluyendo el Nuevo Terminal de Contenedores en el TP del Callao–Zona Sur, el Terminal Norte Multipropósito en el TP del Callao y el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el TP del Callao (Gob.pe, 2020).</p>

	Chile	Perú
Empresas concesionarias	<p>Las empresas concesionarias (a 2020)¹⁰ serian las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terminal Puerto Arica S.A.; Soc. Marítima Comercial SOMARCO Ltda. (EP Arica). - Iquique Terminal Internacional S.A. (EP Iquique). - Antofagasta Terminal Internacional S.A. (EP Antofagasta). - Terminal Puerto de Coquimbo S.A. (EP Coquimbo). - Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A.; Terminal Cerros de Valparaíso S.A.; ZEAL Sociedad Concesionaria S.A. (EP Valparaíso). - San Antonio Terminal Internacional S.A.; Puerto Central S.A.; TERQUIM S.A., Puerto Panul S.A. (EP San Antonio). - Talcahuano Terminal Portuario S.A.; San Vicente Terminal Internacional S.A. (EP Talcahuano-San Vicente). 	<p>Ejemplos de empresas concesionarias son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - APM Terminals Callao, S.A. (opera el Terminal Norte Multipropósito del Puerto de Callao), - DP World Callao, S.R.L. (opera el Muelle Sur del Puerto del Callao, principal terminal de contenedores del país), - Terminal Internacional del Sur, S.A., TISUR (TP de Matarani), - Terminales Portuarios Euroandinos–Paíta, S.A., TPE (TP de Paíta), - Concesionario Puerto Amazonas, S.A., COPAM (TP de Yurimaguas–Nueva Reforma), - Salaverry Terminal Internacional, S.A. (TP Salaverry), - Terminal Portuario Paracas, S.A., TPP (TP General de San Martín) y - Transportadora Callao, S.A. (TP Callao de embarque de minerales).
Plazo de concesión	30 años, sin posibilidad de renovación	30 años, con extensión hasta un total de 60 años

Fuentes: Elaboración propia en base a MTT/EFT (2023); Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional de Perú; López (2022); Cámara de Diputadas y Diputados (2020); Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos (Perú); Ministerio de Economía, Fomento y Turismo; ProlInversión (s/f).

Anexo II

Tabla 2. Instalaciones portuarias en operación en Chile.

	Público de uso público	Privado de uso público	Privado de uso privado
Arica y Parinacota	<p>Puerto de Arica Terminal TPA (concesionado) Sitio N° 7 (ENAPU)</p>		<p>Terminal COMAP Terminal YPFB (Arica – Sica-sica)</p>
Tarapacá	<p>Puerto de Iquique: Frente N° 1 (no concesionado) Terminal ITI (concesionado)</p>		<p>Terminal COMAP Iquique Terminal Petrobras Iquique Terminal Marítimo Patillos (2) Terminal Marítimo Doña Inés de Collahuasi Terminal Marítimo Patache</p>
Antofagasta	<p>Puerto Antofagasta Frente N°1 (no concesionado) Terminal ATI (concesionado)</p>	<p>Puerto de Mejillones Complejo Portuario Mejillones Puerto Angamos Terminal Graneles del Norte</p>	<p>Terminal Electroandina Tocopilla Terminal SIT Tocopilla Terminal Minera Michilla Muelle mecanizado Minera Centinela Terminal GNL Mejillones Terminal INTERACID Mejillones</p>

¹⁰ No hay concesión para las EP Puerto Montt, Chacabuco y Austral.

	Público de uso público	Privado de uso público	Privado de uso privado
			Terminal Puerto Andino Terminal TERQUIM - Odfjell Terminal OXIQUM Mejillones Terminal ENAEX Muelle mecanizado Coloso
Atacama		Muelle Punta Caleta Puerto de Las Losas	Puerto de Barquito: <i>Muelle Cobrero Mixto</i> <i>Muelle de Servicio Puerto Barquito</i> <i>Terminal Marítimo Barquito</i> Muelle mecanizado Punta Totoralillo Terminal Rocas Negras Puerto Punta Padrones Muelle mecanizado Guacolda I Muelle mecanizado Guacolda II
Coquimbo	Puerto Coquimbo: <i>Terminal TPC (concesionado)</i>		Terminal CMP Guayacán Terminal COMAP Guayacán Terminal Marítimo Punta Chungo
Valparaíso¹¹	Puerto Valparaíso: - Terminal TPS (concesionado) - Terminal TPV (concesionado) Puerto San Antonio: - Terminal STI (concesionado) - Terminal DP World (concesionado) - Puerto Panul (concesionado) - QC Policarpo Toro (concesionado)	Puerto Ventanas Muelle ASIMAR	Terminal OXIQUM Quintero Terminal GNL Quintero Terminal ENAP Quintero <i>Terminal marítimo Multicrudo</i> <i>Terminal Marítimo Barcazas</i> <i>Terminal Monoboya</i> <i>Terminal LPG</i> Terminal Copec - El Bato Terminal Vinapu
Biobío	Puerto de Talcahuano <i>Terminal TTP (concesionado)</i> Puerto de San Vicente <i>Terminal SVTI (concesionado)</i>	Terminal DP World Lirquén Muelles de Penco Terminal Cabo Froward Coronel <i>Muelle Puchoco</i> <i>Muelle Jureles</i> <i>Muelle Chollín</i> Puerto Coronel	Muelle ENAP San Vicente Muelle CAP Huachipato Muelle mecanizado Abastible Terminal OXIQUM Escuadrón
Los Ríos		Puerto Corral	
Los Lagos¹²	Puerto Montt <i>Terminal Puerto Montt (no concesionado)</i> <i>Castro (no concesionado)</i>	Puerto OXXEAN Puerto Montt Puerto Chincui Terminal Froward San José	Terminal Kochifas Puerto Montt Puerto Quellón Puerto Detroit
Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo¹³	Puerto Chacabuco (no concesionado)	Puerto OXXEAN Chacabuco	Terminal Marítimo COPEC

¹¹ A los terminales citados se unen los muelles fiscales de Hanga Roa (Isla de Pascua) y Cumberland (Isla de Robinson Crusoe).

¹² A los terminales citados deben unirse diversas rampas de conectividad, propiedad de la DOP y administradas mediante convenio-mandato por la Empresa Portuaria Puerto Montt (Pargua, Ancud...) y otras administradas bajo diferentes figuras de gestión (Quellón, Chonchi...).

¹³ A los terminales citados se le unen diversas rampas de conectividad, propiedad de la DOP y que son administradas por la Empresa Portuaria Chacabuco mediante convenio mandato (Puerto Aguirre, Melinka, Puerto Cisnes).

	Público de uso público	Privado de uso público	Privado de uso privado
Magallanes y Antártica Chilena¹⁴	Puerto Austral <i>Terminal Puerto Natales (no concesionado)</i> <i>Muelle Prat - Punta Arenas (no concesionado)</i> <i>Muelle Mardones - Punta Arenas (no concesionado)</i>		Terminal CAP Corbeta Papudo Terminal Kochifas Natales Terminal ENAP Cabo Negro Terminal ENAP Bahía Laredo Terminal ENAP Gregorio

Fuente: MTT/EFT (2023: 47-49).

Fuentes normativas

- **Chile:**

Ley 19.542, que Moderniza el Sector Portuario Estatal. Disponible en: <https://bcn.cl/3egxg> (diciembre, 2023).

Decreto con Fuerza de Ley N° 340, de 1960, sobre concesiones marítimas. Disponible en: <https://bcn.cl/2k1fj> (diciembre, 2023).

Decreto 9, Sustituye Reglamento sobre Concesiones Marítimas, fijado por Decreto Supremo (M) N° 2, de 2005, del Ministerio de Defensa Nacional. Disponible en: <https://bcn.cl/3a215> (diciembre, 2023).

- **Perú:**

Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional de 2003 (incluyendo reforma del Decreto Legislativo N° 1022, de 2008). Disponible en: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#!/detallenorma/H841503> (diciembre, 2023).

Decreto Supremo N.° 059-96-PCM, 26 de diciembre de 1996, Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mef/normas-legales/227915-059-96-pcm> (diciembre, 2023).

Decreto Legislativo N° 1362, 23 de julio de 2018, que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. Disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/251479/226844_file20181218-16260-hpcrjo.pdf?v=1545176714 (diciembre, 2023).

¹⁴ A los terminales listados se le unen diversas rampas de conectividad, de titularidad de la DOP y administradas por la Empresa Portuaria Austral (Puerto Edén, Tres Puentes, Bahía Chilota, Yendegaia, Puerto Williams), el prestador del servicio (Puerto Natales) o sin convenio formal de administración (Primera Angostura). Existen asimismo en la región las instalaciones de Muelle Pecket y Muelle Otway-Minera Invierno, deshabilitados por la Autoridad Marítima para la operación portuaria.

Decreto Legislativo N° 1012, Ley Marco de Asociaciones Público Privadas para la generación de empleo productivo. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/minedu/informes-publicaciones/2656669-infraestructura-educativa-marco-legal-de-las-asociaciones-publico-privadas> (diciembre, 2023).

Referencias

Alcázar, L. y Lovaton, R. (2003). La concesión de los puertos en el Perú: ¿Quién ganó y quién perdió con la concesión del puerto de Matarani? Consorcio de Investigación Económica y Social. Informe Final. Disponible en: https://www.grade.org.pe/upload/publicaciones/archivo/download/pubs/LA-Concesion_Puerto_Matarani.pdf (diciembre, 2023).

Alvarado, J. (2023). Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025. Moneda N° 193, Banco Central de Reserva del Perú. Disponible en: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Revista-Moneda/moneda-193/moneda-193.pdf> (diciembre, 2023).

Arce, J. (2023). *La inquietante realidad portuaria que preocupa a Chile y pone a Perú muy por encima: estas son las razones*. Infobae. Disponible en: <https://www.infobae.com/peru/2023/08/28/chile-peru-saca-ventaja-en-materia-portuaria-con-megapuerto-de-chancay/> (diciembre, 2023).

Autoridad Portuaria Nacional (2023). Aviso de sinceramiento - Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP). Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/3688719-aviso-de-sinceramiento-plan-nacional-de-desarrollo-portuario-pndp> (diciembre, 2023).

Cámara de Diputadas y Diputados, Chile (2020). Informe de la Comisión Especial Investigadora de las actuaciones de los órganos de la Administración del Estado en relación con la aplicación, evaluación e impacto de la Ley N°19.542, que moderniza el sector portuario estatal (CEI 21). Disponible en: https://www.camara.cl/verDoc.aspx?prmlID=52996&prmTipo=INFORME_COMISION (diciembre, 2023).

Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., Camport (2019). Administración del uso del borde costero, Documento de Análisis – Segundo trimestre 2019. Disponible en: <https://www.camport.cl/sitio/wp-content/uploads/2019/04/Informe-Camport-II-Trimestre-2019-Uso-Borde-Costero1.pdf> (diciembre, 2023).

Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Directemar (s/f). *Borde Costero*. Disponible en: [https://www.directemar.cl/directemar/site/edic/base/port/preguntas_frecuentes_2021.html#:~:text=el%20plazo%20de%20otorgamiento%20no,Unidades%20Tributarias%20Mensuales%20\(UTM\).](https://www.directemar.cl/directemar/site/edic/base/port/preguntas_frecuentes_2021.html#:~:text=el%20plazo%20de%20otorgamiento%20no,Unidades%20Tributarias%20Mensuales%20(UTM).) (diciembre, 2023).

Gob.pe, Plataforma digital única del Estado Peruano (2020). *Autoridad Portuaria Nacional - Concesiones portuarias*. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/609312-concesiones-portuarias/> (diciembre, 2023).

- Guibert, Y., Cruz, M. y Figueroa, M. (2015). La modernización del puerto del Callao: La respuesta del Estado a la ola exportadora 2004-2011. *Revista de Ciencia Política y Gobierno*, 2(4). Disponible en: <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/cienciapolitica/article/view/14901/15451> (diciembre, 2023).
- López García, S. (2022). *Análisis del sector portuario en Perú*. ICEX España Exportación e Inversiones, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Lima. Disponible en: <https://www.icex.es/content/dam/es/icex/oficinas/065/documentos/2022/04/documentos-anexos/DOC2022905005.pdf> (diciembre, 2023).
- Ministerio de Economía, Fomento y Turismo; ProInversión (s/f). *Preguntas y respuestas frecuentes sobre Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos*. Disponible en: <https://info.proinversion.gob.pe/wp-content/uploads/2021/03/Preguntas-frecuentes-APyAPP.pdf> (diciembre, 2023).
- Ministerio de Economía, Fomento y Turismo (s/f). *Gobierno inicia proceso clave para que Chile tenga una política nacional de Desarrollo Logístico Portuario*. Disponible en: <https://www.economia.gob.cl/2023/04/14/gobierno-inicia-proceso-clave-para-que-chile-tenga-una-politica-nacional-de-desarrollo-logistico-portuario.htm> (diciembre, 2023).
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Perú (2023). *Pruebas de atraque de naves en muelles del Terminal de Chancay iniciarán en el 2024*. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/834349-pruebas-de-atraque-de-naves-en-muelles-del-terminal-de-chancay-iniciaran-en-el-2024> (diciembre, 2023).
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Perú (s/f). *Concesiones - Puertos*. Disponible en: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/conces_puertos.html (diciembre, 2023).
- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, MOPTT (2005). *Sistema Portuario de Chile*. Dirección Nacional de Obras Portuarias. Disponible en: <https://dop.mop.gob.cl/acercadeladireccion/Documents/EI%20Sistema%20Portuario%20de%20Chile%202005.pdf> (diciembre, 2023).
- Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, MTT/EFT, Chile (2023). *Política Nacional Logístico-Portuaria. Diagnósticos y propuestas*. Disponible en: <https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2023/04/Política-Nacional-Logístico-Portuaria-Consolidado-diagnóstico-y-propuestas-base-1.pdf> (diciembre, 2023).
- MundoMarítimo (2018). *Los cuatro modelos de gestión o explotación portuaria*. Disponible en: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/los-cuatro-modelos-de-gestion-o-explotacion-portuaria> (diciembre, 2023).
- Ositrán (2023a). *Ositrán: inversión en puertos incrementó 20 % en 2022 y superó los USD 119 millones*. Disponible en: <https://www.ositrán.gob.pe/anterior/noticias/ositrán-inversión-puertos-incremento-20-en-2022-y-superó-119-millones-dolares/> (diciembre, 2023).

