



VICTOR RAUL CUTIPA CCAMA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

*'Año del Bicentenario de la consolidación de
nuestra Independencia
y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho'*



PROYECTO DE LEY.....

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA MODERNIZACIÓN, AMPLIACIÓN Y MEJORA DEL TERMINAL PORTUARIO DE ILO - ENAPU.

El congresista **VICTOR RAUL CUTIPA CCAMA**, a través del Grupo Parlamentario Cambio Democrático - Juntos por el Perú en ejercicio de su derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107, de la Constitución Política del Estado y los artículos 22 inciso c), 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el Proyecto de Ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LOS ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN Y LA INVERSIÓN POR MODERNIZACIÓN, AMPLIACIÓN Y MEJORA DEL TERMINAL PORTUARIO DE ILO-ENAPU

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto que se declare de necesidad pública e interés nacional los estudios de preinversión y la inversión por modernización, ampliación y mejora del terminal portuario de Ilo –ENAPU, en la provincia de Ilo, del departamento Moquegua, a fin de coadyuvar al mejoramiento del servicio portuario con relación al Terminal Portuario Multipropósito Chancay.

Artículo 2. Declaración de necesidad pública e interés nacional.

Se declara de necesidad pública e interés nacional los estudios de preinversión y la inversión por modernización, ampliación y mejora del terminal portuario de Ilo – ENAPU, en la provincia de Ilo, del departamento de Moquegua.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

UNICA. Acciones de desarrollo

Facúltase al Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Autoridad Portuaria Nacional, Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, Agencia de Promoción de Inversión Privada; así como el Gobierno Regional de Moquegua y Municipalidad Provincial de Ilo, realizar las acciones necesarias para el desarrollo de los estudios de preinversión y la inversión que conlleve a la modernización, ampliación y mejora del terminal portuario de Ilo - ENAPU, en coordinación con la Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A.



VICTOR RAUL CUTIPA CCAMA
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

*'Año del Bicentenario de la consolidación de
nuestra Independencia
y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho'*



Firmado digitalmente por:
CUTIPA CCAMA Victor Raul
FAU 20181748128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/08/2024 18:17:20-0500



Firmado digitalmente por:
BAZAN NARRO Sigrid Tesoro
FAU 20181748128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/08/2024 15:25:34-0500



Firmado digitalmente por:
BAZAN NARRO Sigrid Tesoro
FAU 20181748128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/08/2024 15:25:40-0500



Firmado digitalmente por:
CORTEZ AGUIRRE Isabel FAU
20181748128 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 14/08/2024 10:04:23-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES PIQUE Susel Ana
Maria FAU 20181748128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/08/2024 12:25:01-0500



Firmado digitalmente por:
BERMEJO ROJAS Guillermo
FAU 20181748128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 14/08/2024 11:52:06-0500



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20181748128 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 14/08/2024 10:40:38-0500

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. EL PROBLEMA QUE SE PRETENDE RESOLVER Y FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

El transporte marítimo, tiene incidencia significativa en el comercio internacional del país

Las relaciones económicas entre naciones desempeñan un papel fundamental en el contexto de la globalización actual y, el Perú puso en marcha un proceso de mayor apertura comercial con el mundo, desde la década de los noventa. Así, a la par activó numerosos tratados de libre comercio y otros acuerdos comerciales, que contribuyan al impulso de las exportaciones e importaciones de bienes, conformantes de la denominada balanza comercial del país.

En la figura 1, refleja claramente el crecimiento de la balanza comercial del país entre el 2013-2023, pasando de tener un saldo deficitario de 450 millones de dólares FOB en diciembre del 2013, a un saldo de superávit de 2,246 millones de dólares FOB a enero del 2024; significa por tanto que venimos exportando en cifras monetarias valor FOB, en mayor valor de lo que se importa. Frente la conducta favorable de crecimiento de la balanza comercial anual de los últimos años, el Ministerio de Economía y Finanzas a su vez, proyecta un crecimiento promedio anual de 2.5% de las exportaciones peruanas, al 2027.¹

Por tanto, el reto del país al 2030 es superar la tasa de crecimiento de las exportaciones de periodos anteriores; pero diversificando la canasta exportable con productos de un valor agregado significativo. Esto impone, una serie de estrategias; pasando por reducir la brecha de infraestructura de transporte.

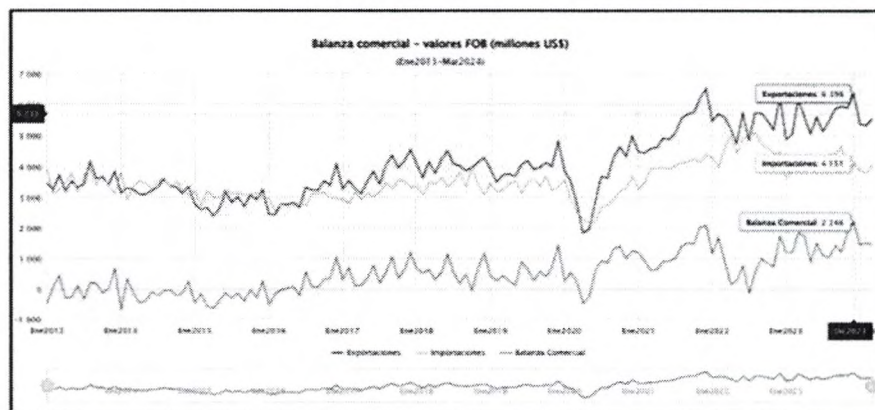
En referencia al transporte marítimo, su incidencia en el comercio internacional es muy significativa, tal como se indica en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario: **"En el Perú, aproximadamente el 90% de su comercio exterior, se transporta por vía marítima"**². Y, de acuerdo al Instituto Peruano de Logística Aplicada, indica que a través de los puertos marítimos se moviliza entre el 80% y 90% las exportaciones e importaciones del país.

En ambos casos, queda claro la importancia de los terminales portuarios públicos y privados, concesionados o por iniciativas privadas o por administración pública; tanto los que se encuentran ubicados en la costa central, norte y sur del país, así como en los terminales portuarios de lagos y ríos.

¹ Fuente: Marco Macroeconómico Multianual 2024-2027, aprobado en sesión de Consejo de Ministros 27 de agosto de 2023
chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcglclefindmkaj/https://www.mef.gob.pe/contenidos/pol_econ/marco_macro/MM_M_2024_2027.pdf

² Fuente: Plan Nacional Portuario 2012, Autoridad Portuaria Nacional, página 16
chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcglclefindmkaj/https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/753387/PLAN_NACIONAL_DE_DESARROLLO_PORTUARIO_2012.pdf?v=1653409419

Figura 1
Balanza Comercial Perú 2013-2023



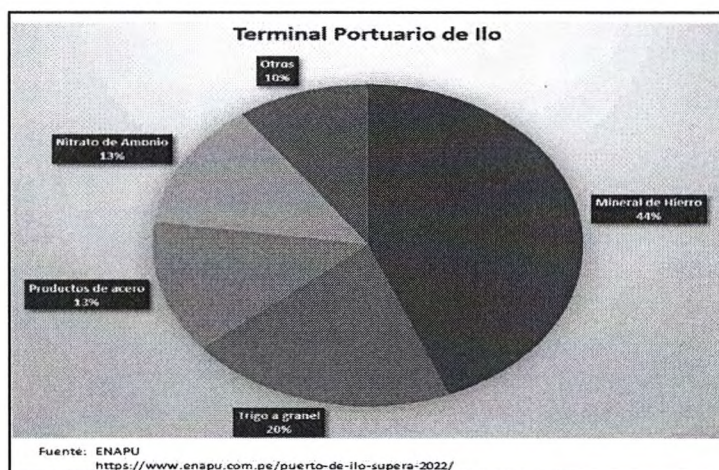
Fuente: Banco Central de Reserva

<https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/consulta/grafico>

Aterrizando el comportamiento del comercio internacional a nivel sur peruano, en referencia a puertos, éste se realiza básicamente a través de los terminales portuarios de la provincia de Ilo (01 público y 06 privados) del departamento de Moquegua, así como de los terminales de la provincia de Matarani (01 público-concesionario, 02 privados) y San Juan de Marcona (privado, ubicados en el departamento de Arequipa.

Con respecto, al Terminal Portuario Enapu Ilo, durante el 2022 ha movilizado un 70% mineral (hierro, nitrato de amonio, productos de acero), trigo a granel un 30% y 10% otros productos de exportación e importación.

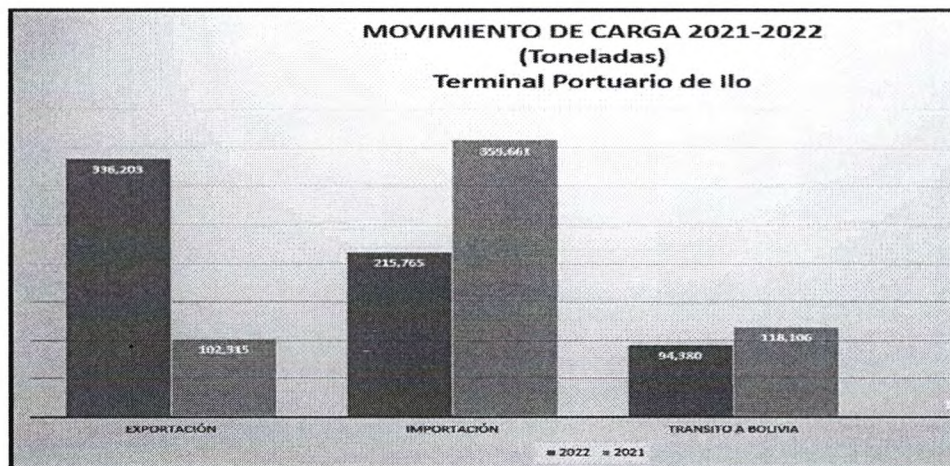
Figura 2
Terminal portuario ENAPU ILO, principales productos movilizados



En tanto, y desde la mirada de la balanza comercial el terminal portuario de Enapu Ilo, en el año 2022 atendió carga exportable, por 336,203 toneladas y de importaciones con 215,765 toneladas.

Figura 3

Terminal portuario ENAPU ILO, movimiento de carga 2021-2022 (en toneladas)



Nota. De igual manera, se enfatiza que el terminal portuario de ENAPU Ilo, en el 2022 tuvo incidencia en el comercio internacional, mediante carga de tránsito de Bolivia, movilizand 94,380 toneladas.

Elevados sobre costos logísticos, afectando el comercio internacional y competitividad de las empresas peruanas.

El Perú, mantiene un modelo de crecimiento económico, sustentado en gran medida en el aumento de sus exportaciones. Resulta evidente que para el éxito de esta estrategia se necesita contar con los costos **logísticos más eficientes**, ya que los altos costos logísticos impactan significativamente en el comercio exterior y la competitividad de las exportaciones del país. De acuerdo al estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) del 2020, sobre costos logísticos en el Perú, se encuentra que del total de las ventas "el 16% responden a los costos logísticos, comparando con Colombia (13.5%) y Bolivia (18.1%), por lo tanto nuestro país está en desventaja". Implícitamente, involucra a las regiones del sur de Moquegua, Tacna, Puno.

Por otro lado, el mismo estudio³ del anterior párrafo, identifica en su proceso de investigación, que del total de los costos logísticos el 26.4% corresponde al costo de transporte y distribución, 24.3% compras y gestión de proveedores y el 14.4%

³ Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Página 52.

en procesamiento de pedidos de clientes, no obstante se tiene otros costos adicionales que en su conjunto representan el 35% aproximadamente.

Los costos de transporte, se conceptualiza los incurridos desde la salida del producto de almacén de la empresa al cliente, tratándose de la exportación el estudio asume el costo hasta el almacén del puerto y pago de flete y seguros de mercancías. Al respecto, los Proveedores de Servicios Logísticos (PSL) señalan como dificultades logísticas en las operaciones de comercio exterior, los tiempos de espera en el puerto ocasionado por los excesivos controles, no encontrar citas para el retiro de carga en las instalaciones portuarias por las limitaciones de infraestructura, especialmente en el puerto del Callao, lo que genera limitaciones de almacenamiento, largas filas para el ingreso del transporte al puerto para recoger la carga ocasionando congestión, la navieras no llegan a tiempo y alta complejidad en los trámites de nacionalización.

El conjunto de dificultades y deficiencias en los servicios portuarios alrededor del principal puerto nacional, no es ajena al terminal portuario de Enapu Ilo, con el agravante de tener una infraestructura de 54 años de antigüedad; sin haberse modernizado de manera integral, con lo cual es de esperarse que los usuarios del terminal portuario de ENAPU ILO, vengán soportando los costos de transporte elevados frente a su competencia, Terminal de ENAPU; puesto que mientras el primero utiliza camiones y terminal portuario de ENAPU ILO, el segundo hace uso de ferrocarril y terminal de Matarani.

Por tanto, los costos logísticos que incurren los exportadores e importadores, usuarios del terminal portuario de ENAPU ILO, es altamente probable que sean "elevados" frente a su competencia próxima del sur del país, afectando básicamente la competitividad de las cadenas de producción de los sectores primarios agrarios, mineros, pesqueros y el resto de sectores productivos de exportación

Insuficiente crecimiento de atención de carga y baja participación del terminal portuario de Ilo – Enapu S.A., en mercado del sur, alta concentración de carga en Matarani.

El Plan Maestro del Terminal de Enapu Ilo Actualizado al 2018⁴, considera como área de influencia de la demanda de carga portuaria los departamentos de Arequipa, Puno, Tacna y Cusco. También comprende los territorios de Bolivia vía la carretera binacional, así como con Chile por la Panamericana Sur (costanera) y con proyecciones de mediano plazo con Brasil por la carretera Interoceánica. Bajo este contexto, el Terminal Portuario de Enapu Ilo, ha mantenido una *tasa de*

⁴ Información obtenida a través de : chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/471501/Plan_Maestro_Portuario_TP_ILO.pdf

crecimiento promedio anual de movilización de carga del 7.4% entre los años 2012 a 2023 (Ver Cuadro 3).

De igual manera, en el mismo periodo de tiempo, se ha movilizó carga de importación y exportación, en promedio 484,246 toneladas; siendo la carga minerales como el hierro de la mina Morritos de Tacna, trigo de la corporación ADC, carga boliviana administrada por ASPB (Administración de Servicios Portuarios Bolivianos), entre otros tipos de carga.

Figura 4

Movimiento de carga terminal portuario ENAPU ILO, de uso público

Año	Contenedores			Carga Fraccionada (TM)	Graneles Sólidos (TM)	Graneles Líquidos (TM)	Carga Rodante (TM)	Total TM (Año-23)	Tasa de Crecimiento Anual (%)
	TEUs	Unidades	TM						
2012	2,986	2,787	25,813	93,309	446,779	1,136	1,688	568,725	
2013	1,900	1,500	23,795	73,687	316,266	1,473	676	415,897	-26.87
2014	2,681	2,094	26,190	89,022	318,294	2,289	0	435,794	4.78
2015	3,382	2,795	23,585	48,911	350,945	1,712	420	425,572	-2.35
2016	4,750	3,877	63,185	27,511	184,236	1,272	0	276,204	-2.35
2017	6,672	5,611	82,773	27,057	206,554	1,439	0	317,823	15.07
2018	5,282	4,786	59,119	54,065	216,280	1,333	727	331,523	4.31
2019	16,485	14,899	190,284	130,846	233,904	894	651	556,579	67.89
2020	17,363	15,566	186,368	98,140	285,997	536	0	571,041	2.60
2021	6,849	5,251	59,431	157,278	365,456	757	0	582,922	2.08
2022	3,371	2,288	32,316	123,055	491,363	1,301	0	648,035	11.17
2023	4,355	3,136	33,027	108,650	535,129	3,991	40	680,837	5.06
Promedio (2023-2012)	6,340	5,383	67,157	85,961	329,267	1,511	350	484,246	7.4

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional-APN-, Estadísticas Portuarias⁵

Comparativamente, la administración del terminal portuario de Matarani, concesionada a TISUR, logra un mayor nivel de desempeño de manejo de carga al obtener un crecimiento promedio anual del 9% en el mismo periodo 2012-2023, obteniendo un promedio de carga anual de 5'561,073 toneladas.

Figura 5

Comparativo de carga terminal matarani y terminal portuario ENAPU ILO, de uso público

⁵ <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/1115415-estadisticas-portuarias-de-la-apn>



VICTOR RAUL CUTIPA CCAMA
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

*'Año del Bicentenario de la consolidación de
nuestra Independencia
y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho'*

Año	Terminal Enapu (TISUR)		Terminal Enapu Ilo	
	Total TM	Tasa de Crecimiento Anual	Total TM	Tasa de Crecimiento Anual
2,012	2,990,247		568,725	
2,013	3,499,040	17.0	415,897	-26.9
2,014	3,401,959	-2.8	435,794	4.8
2,015	3,818,167	12.2	425,572	-2.3
2,016	6,440,210	68.7	276,204	-2.3
2,017	6,947,425	7.9	317,823	15.1
2,018	7,174,906	3.3	331,523	4.3
2,019	6,876,214	-4.2	556,579	67.9
2,020	6,067,588	-11.8	571,041	2.6
2,021	6,463,242	6.5	582,922	2.1
2,022	6,430,921	-0.5	648,035	11.2
2,023	6,622,954	3.0	680,837	5.1
Promedio	5,561,073	9.0	484,246	7.4

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional-APN-, Estadísticas Portuarias
<https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/1115415-estadisticas-portuarias-de-la-apn>

En tanto, en el año 2023, el terminal portuario San Juan de Marcona, movilizó 177,775 TM.

Visto las cifras de comportamiento de movimiento de carga del terminal de Enapu de Ilo de los últimos años, se concluye que el crecimiento de movimiento de carga marítima, ha sido inferior a lo obtenido por Matarani (Tisur) y su participación sólo representa el 12% de lo total movilizado por Matarani-Tisur; quiere decir que existe una alta concentración de movilización de carga portuaria en el mercado del sur por TISUR.

Por tanto, el proyecto de ley buscará impulsar la diversificación del mercado de servicio portuario y reducción de costos logísticos alrededor del servicio portuario del Terminal de Enapu Ilo.

Problemática derivada de la hiper concentración del Callao-Chancay para todo el sistema logístico del Perú y sur peruano.

Al 2024, el Callao consolida más del 80% de las operaciones de transporte marítimo del comercio exterior del país y cualquier tema que afecte a su sistema portuario, tanto en infraestructura como en operaciones, y sobre todo en su interfaz terrestre, puede afectar la productividad de la economía nacional.

Frente a esta realidad y contrarrestar el riesgo, la empresa privada Cosco Shipping determina invertir en su primera fase 1,300 millones de dólares, en un nuevo terminal portuario multipropósito en Chancay, ubicado a 70 Kms del Callao. Esta inversión proyecta, atender principalmente carga sudamericana hacia China; para ello el Congreso de la República ha aprobado la modificatoria de la ley del cabotaje; así como el ejecutivo mejorar el transporte de interface terrestre de Brasil y Bolivia hacia los puertos del sur, centro y norte de país y, su posterior consolidación en el mega terminal de Chancay.



VICTOR RAUL CUTIPA CCAMA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

*'Año del Bicentenario de la consolidación de
nuestra Independencia
y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho'*

No cabe duda que los especialistas en materia portuaria⁶, esperan que con el ingreso del terminal de Chancay al sistema portuario nacional va a: i) reforzar la capacidad de oferta de infraestructura del sistema portuario en competencia con los demás países de la región ii) Oferta cualitativamente superior, por su potencial de hub del pacífico-Sur latinoamericano, con capacidad de desarrollar proyectos logístico-industriales asociados y iii) contribución a la reestructuración y refuerzo del sistema logístico central del Perú, ayudando a la descongestión del Callao y la descentralización.

Se estima el inicio de operaciones del terminal de Chancay a fines del año 2024; sin embargo la autoridad edil del distrito de Chancay en diversos espacios técnicos y políticos, viene advirtiendo que los sectores involucrados no tienen una aptitud de agilizar los diversos proyectos de inversión (seguridad ciudadana, salud, instituto tecnológico) así como el mejoramiento de carreteras a fin de evitar el congestionamiento vehicular hacia la ciudad y el terminal portuario. El efecto de incumplimientos de ejecución de obras de carreteras, definitivamente impactaría en incrementar los índices de congestionamiento vehicular de camiones, tiempos adicionales e incremento de los "costos logísticos".

Luego, si inicialmente ya se tenía con el puerto de Callao⁷ una hiperconcentración del movimiento de carga marítima, con el añadido del terminal de Chancay, se agigantaría la hiperconcentración de carga del país alrededor del Nodo Logístico Callao-Chancay, por consecuencia el presente proyecto de ley se busca a contribuir a desconcentrar la carga de exportación e importación del país, a través de la modernización, ampliación y mejora del Terminal Portuario de Enapu Ilo.

Alto potencial de demanda de carga marítima de mediano plazo del terminal portuario de ENAPU ILO

Figura 6

Demanda de carga marítima de mediano plazo, a ser atendida por el terminal portuario ENAPU ILO en TM y TEUS

⁶ Fuente: Plan Nacional de Servicios de Infraestructura Logística de Transporte al 2032, Página 81

⁷ Puerto Callao, conformado por terminales portuarios : Multiboyas Blue PACific Oils-Chancay, Refinería la Pampilla-Repsol, Repsol Gas, Pure Bio Fuels, Tralsa, Sudamérica de Fibras, Quimpac, Zeta Gas Andino, APM Terminales Callao, DP World Callao, Embarque Concentrado Minerales-TC, Multiboyas Conchán-Petroperú, Unacem

*'Año del Bicentenario de la consolidación de
 nuestra Independencia
 y de la conmemoración de las heroicas batallas
 de Junín y Ayacucho'*

AÑO	Net Comodores	Net Cont. Sáb.	Net/Fin. urban. Inhabida	Net/Fin. Capazida	Net Comodores	Net Cont. Sáb.	Net/Fin. Capazida	Net/Fin. Capazida	Net/Fin. Capazida
2000	34	-	44	78	19	7	44	128	7,030
2001	4	-	32	40	14	23	72	122	4,618
2002	37	-	131	148	16	19	60	129	4,300
2003	24	-	64	88	10	22	32	120	4,771
2004	0	-	121	121	2	22	41	162	75
2005	11	-	87	98	1	22	36	124	1,331
2006	135	-	54	189	5	20	37	126	14,373
2007	176	-	27	303	10	24	50	123	23,128
2008	249	-	73	322	18	52	59	121	24,940
2009	63	-	76	139	12	70	65	124	3,655
2010	28	20	73	171	2	80	82	125	3,654
2011	124	119	19	262	13	69	98	126	12,144
2012	25	319	66	400	1	87	112	127	2,898
2013	23	242	67	332	0	74	80	128	1,918
2014	23	228	66	317	2	106	108	129	2,363
2015	23	242	67	332	0	106	112	130	3,362
2016	32	360	70	462	6	106	128	131	3,358
2017	33	360	71	464	7	100	129	132	3,320
2018	38	360	72	470	10	100	127	133	4,347
2019	44	360	74	478	13	128	204	134	3,697
2020	52	360	76	488	16	128	233	135	4,400
2021	70	360	78	500	19	128	253	136	5,121
2022	91	780	80	621	43	242	321	137	11,788
2023	112	960	82	711	59	303	360	138	14,440
2024	135	1,140	85	780	78	300	407	139	17,842
2025	160	1,360	88	868	98	300	420	140	21,380
2026	189	1,360	89	948	121	300	455	141	25,384
2027	243	1,360	91	1,094	160	300	497	142	32,374
2028	280	1,360	93	1,232	199	300	528	143	38,040
2029	347	1,360	94	1,301	248	300	582	144	47,390
2030	422	1,360	95	1,377	308	300	643	145	57,471
2031	477	1,360	97	1,514	352	300	688	146	65,171
2032	537	1,360	99	1,656	401	300	736	147	73,671
2033	631	1,360	101	1,792	477	300	815	148	85,744
2034	731	1,360	103	1,936	560	300	899	149	101,170
2035	774	1,360	105	2,041	663	300	954	150	116,718
2036	819	1,360	107	2,188	677	300	969	151	132,730
2037	864	1,360	109	2,333	664	300	1,007	152	149,053
2038	892	1,360	60	2,313	703	300	1,032	153	165,694
2039	943	1,360	62	2,365	744	300	1,075	154	180,725
2040	997	1,360	65	2,423	787	300	1,119	155	196,136
2041	1,034	1,360	68	2,482	833	300	1,167	156	212,189
2042	1,115	1,000	71	2,586	883	300	1,218	157	229,011
2043	1,172	1,000	74	2,646	928	300	1,265	158	246,472
2044	1,231	1,000	77	2,708	975	300	1,314	159	270,742
2045	1,284	1,000	80	2,774	1,026	300	1,367	160	279,442
2046	1,360	1,000	83	2,843	1,079	300	1,422	161	288,330

Nota. Tomando los análisis de demanda potencial de carga con posibilidad de ser atendido por el terminal portuario de Enapu Ilo, sustentado en el Plan Maestro del Terminal Portuario de Ilo, Actualizado 2018⁸, se espera movilizar en el año 2030 alrededor de 2'520,000 TM e incrementándose en el 2046 a 3'865,000 TM.

El presente proyecto de ley va a impulsar a generar sinergias institucionales a fin de modernizar, ampliar y mejorar el servicio portuario del terminal de ENAPU ILO.

Inadecuada e insuficiente infraestructura y equipamiento para la atención de carga que se necesita

El Terminal Portuario de Enapu Ilo, se ubica en la zona urbana de la provincia de Ilo del departamento de Moquegua y cuenta actualmente con instalaciones inadecuadas e insuficientes para manejar la actual y potencial demanda de carga, además se encuentra expuesta a fuertes oleajes sin obras de protección (rompeolas), el puerto sufre de periodos cíclicos de mal tiempo con lo cual reducen la posibilidad de utilización de los amarraderos, así como su capacidad portuaria;

⁸ Fuente: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/471501/Plan_Maestro_Portuario_TP_ILO.pdf

por ello, a lo largo de los 54 años de vigencia ha ido implementado soluciones parciales para hacer frente a las situaciones adversas.

Desde el inicio de operaciones a la fecha, la empresa ha realizado inversiones públicas como: en el año 1997 los pilotes estructurales del muelle fueron reparadas usando un sistema de recubrimiento de concreto; posteriormente las defensas de goma tipo delta complementados con grandes neumáticos de goma para proveer de una energía de absorción adicional⁹. En el año 2012, se acondicionó 5,800 m² de área cubierta para el almacenamiento de carga a granel; así como en el año 2019-2020-2021, se intervino con la reparación y rehabilitación de 358 pilotes del muelle y reparación de la losa o plataforma



Reparación de pilotes de muelle terminal portuario ENAPU ILO

Pese a las inversiones públicas realizadas en tiempos pasados, por la sede central de ENAPU, en el terminal de Ilo, se puede identificar las siguientes falencias en el terminal portuario de Ilo¹⁰:

- Falta de un área adecuada para contenedores,
- Falta de flujos separados de importación y exportación
- Falta de control en los desplazamientos de los vehículos
- Dispersión de facilidades para el personal
- Atracaderos con dimensiones reducidas
- Baja capacidad portante en los muelles
- Falta de mantenimiento en muelles, patios y vías de circulación, edificios y almacenes de construcción antigua y deteriorada
- Limitaciones en el equipamiento portuario para atender carga contenerizada y carga en general.

De Acuerdo al Plan de Inversiones, propuesto en el Plan Maestro de Terminal Portuario de Ilo, Actualizado 2018. Se estima necesario revertir: la inadecuada infraestructura y equipamiento en:

Por Inadecuada Infraestructura

⁹ Fuente: Plan Nacional Portuario, Anexo 9: Plan Maestro de Ilo, Páginas 2 y 7

¹⁰ Fuente: Plan maestro portuario de Ilo, Actualizado 2018



VICTOR RAUL CUTIPA CCAMA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

*'Año del Bicentenario de la consolidación de
nuestra Independencia
y de la conmemoración de las heroicas batallas
de Junín y Ayacucho'*

- Reforzar el amarradero 1-A del Muelle Espigón
- Remodelación del Almacén 1 y zona 2 para carga agranel
- Reparación y reposición de defensas dañadas
- Remodelación de oficinas administrativas, operativas e instalaciones para autoridades (Aduanas, Senasa, Sunat, etc)
- Remodelación o adecuación de la infraestructura de apoyo: Sistema de Lluvia, cámaras y ductos eléctricos, agua, desagüe, subestación eléctrica, equipos conductores, luz para patios, generador de energías,
- Construcción de la infraestructura para el sistema de lavado de camiones que transfieren minerales
- Instalación de puerta carriles

Por ampliación de Infraestructura (segunda etapa)

- Construcción de un muelle para el embarque de concentrados de mineral
- Construcción de un sistema de fajas fijas para el embarque de minerales
- Dragado a 15 metros
- Adecuación de la zona 6 para el almacenaje de minerales
- Construcción de un almacén cerrado para minerales
- Enrocado de las zonas aledañas al mar
- Reforzamiento del suelo para apilamiento de minerales
- Construcción de almacén cerrado de minerales
- Construcción de almacén cerrado de granos limpios
- Nivelación y pavimentación del nuevo patio de contenedores

Por ampliación de Infraestructura (tercera etapa)

- Ampliación del muelle espigón de 27 metros de ancho a 50 metros con una longitud de 300 metros a 450 metros
- Dragado de 15 metros
- Instalación de 1 arril de entrada y 1 carril de salida

Por Inadecuada e insuficiente equipamiento

- Equipos para movilización de carga
- Grúa móvil Tipo HMC 150/ 30
- Sistema móvil para descarga de granos limpios
- Sistema de Lavado de camiones que transportan minerales
- Equipos informáticos y de comunicaciones
- Adquisición de un reach stacker
- Adquisición de un Yard tractor
- Adquisición de Chasis para contenedores de 60 TN
- Adquisición de Shiploader

Es importante resaltar, el requerimiento y solicitud permanente de la sociedad civil, autoridades y agentes logísticos por la inmediata construcción del espigón rompeolas, infraestructura que bien puede beneficiar al terminal de ENAPU Ilo como Terminal de SPCC, de manera que la empresa minera ha manifestado su

interés de cofinanciar ésta infraestructura; utilizando el mecanismo de obras por impuesto e implicaría los estudios especializados y construcción.

De igual modo, indicar que mediante Ley N° 30762, se Declara de Interés Nacional y Necesidad Pública a la Provincia de Ilo como Zona Estratégica para el Desarrollo Portuario del Sur del Perú, sin afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas, así como el medio ambiente. La inadecuada infraestructura del Terminal de ENAPU de Ilo, así como la necesidad de un espigón de rompeolas, es identificado desde muchos años atrás, y se incorpora en el año 2016 por el proponente de la iniciativa legislativa, por el ex congresista Mario Fidel Mantilla Medina.

Como se puede observar, el terminal portuario de ENAPU Ilo, no sólo requiere mejorar su infraestructura y equipamiento, desde hace bastantes años, sino que además necesita ampliar su infraestructura y equipamiento, de forma que el servicio portuario de ENAPU ILO, sea altamente competitivo y favorezca por consecuencia, al comercio internacional de la zona sur peruana.

II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Realizada una revisión exhaustiva en la web del Congreso de la República y no se ha encontrado proyecto de ley que aborde el mismo problema.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente iniciativa legislativa es de naturaleza declarativa y su aprobación del presente proyecto de ley, no deroga ni modifica ninguna norma de nuestro ordenamiento legal vigente.

IV. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

Que, la presente iniciativa legal no genera gastos al erario nacional, debido a la naturaleza declarativa del proyecto de ley, sin embargo, procedo a señalar lo siguiente:

Análisis de Costo

El proyecto de ley presente, no compromete, costo adicional al tesoro público en lo referente a los estudios de preinversión, puesto que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones mediante Resolución Ministerial N° 1307-2019 MTC/01 aprobó la transferencia financiera por S/. 1'705,600 (un millón setecientos cinco mil seiscientos y 00/100 soles) a la Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A. (ENAPU) para la elaboración del estudio de preinversión del proyecto vinculado a mejoramiento de las facilidades portuarias del Terminal Portuario de Ilo.

En referencia a los costos de Mejoramiento y Ampliación del Servicio Portuario Marítimo de Carga del Terminal Portuario de Ilo distrito de Ilo - provincia de Ilo -

departamento de Moquegua, se encuentra contemplado el Plan Estratégico Institucional 2022-2026 de ENAPU S.A., aprobado por FONAFE.

Análisis de Beneficio

Los beneficios esperados por la presente ley son:

- Impulsar la priorización de inversión pública en favor de la mejora del servicio portuario de Ilo
- Incrementar su capacidad de oferta del servicio portuario, en un 370% en el 2030 y 567% en el año 2046, tomando en consideración que la oferta en el año 2023, fue de 680,837 TM.
- Incremento de ingresos fiscales por pago de impuesto a la renta de la empresa y empresas de servicios logísticos
- Incremento de puestos de trabajo directo e indirecto
- Disminución de costos de tarifas por servicio portuario, por su alto nivel mejora y competitividad del servicio portuario
- Contribuir a la descentralización del transporte marítimo a nivel del sur y del país
- Contribuir a mejorar la competitividad empresarial de los productores de la cadena exportadora e importadora del país.
- Facilita la conectividad y comercio nacional por cabotaje y comercio internacional de productos mineros, agrarios pesqueros, industriales del departamento de Moquegua, Arequipa, Puno, Cusco, Puno y los países de Bolivia y Brasil.

V. INCIDENCIA AMBIENTAL

El presente proyecto de ley no tiene incidencia ambiental.

VI. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y EL ACUERDO NACIONAL

VI.1 CON LA AGENDA LEGISLATIVA

ACUERDO NACIONAL		TEMAS/PROYECTOS DE LEY
OBJETIVOS	POLITICAS DE ESTADO	
III. COMPETITIVIDAD EN EL PAÍS	21. DESARROLLO EN INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA	90. DECLARATORIAS DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA REFERIDAS A OBRAS DE INFRAESTRUCTURA

VI.2 CON EL ACUERDO NACIONAL

POLITICAS DE ESTADO		
I. Democracia y Estado de Derecho	8. Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú	(c) promoverá la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales;
III. Competitividad del País	18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica	(d) proveerá infraestructura adecuada;

Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050, aprobado por Decreto Supremo N° 103-2023-PCM

AE 3.6.3 Mejorar la efectividad del sistema de transporte de carga para las necesidades de las actividades productivas, de tal manera que se reduzcan los tiempos de viaje y los costos logísticos.