Proyecto de Ley N° 8326/2023-CR

CONGRESO de la REPÚBLICA

JOSE BERNARDO PAZO NUNURA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
04 JUL. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 10:51 am

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN DEL MEGAPUERTO MULTIMODAL DE BAYOVAR, UBICADO EN EL DISTRITO Y PROVINCIA DE SECHURA, DEPARTAMENTO DE PIURA-PERÚ Y EL MEGAPROYECTO FERROVIARIO BIOCEÁNICO QUE UNE EL PUERTO DE SANTOS, SAO PAULO-BRASIL CON EL PUERTO DE BAYOVAR.

A iniciativa del **CONGRESISTA JOSÉ BERNARDO PAZO NUNURA**, miembro del Grupo Parlamentario **SOMOS PERÚ,** en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, proponen la siguiente iniciativa legislativa:

"PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN DEL MEGAPUERTO MULTIMODAL DE BAYOVAR, UBICADO EN EL DISTRITO Y PROVINCIA DE SECHURA, DEPARTAMENTO DE PIURA-PERÚ Y EL MEGAPROYECTO FERROVIARIO BIOCEÁNICO QUE UNE EL PUERTO DE SANTOS, SAO PAULO-BRASIL CON EL PUERTO DE BAYOVAR."

I. FÓRMULA LEGAL

Artículo 1. - Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la creación del mega puerto multimodal de Bayóvar ubicado en el distrito y provincia de Sechura, departamento de Piura-Perú y el megaproyecto ferroviario bioceánico, que une el Puerto de Santos, Sao Paulo-Brasil con el Puerto de Bayóvar, que permita **el crecimiento económico sostenido del país en términos de comercio internacional**, la nueva dinámica de inversiones privadas en proyectos productivos y las inversiones en modernización y construcción de infraestructuras de transportes, considerándose al puerto que es materia del presente Proyecto de Ley; y, de esta manera, posicionar a nuestro país como el líder portuario de la costa oeste de Sudamérica, así como mejorar la calidad de vida, competencia técnica y empleabilidad, de acuerdo con las demandas de la región Piura y del país.

Artículo 2. –

Se declara de interés nacional y necesidad pública la creación del mega puerto multimodal de Bayóvar ubicado en el distrito y provincia de Sechura, departamento de Piura-Perú y el megaproyecto ferroviario bioceánico, que une el Puerto de Santos, Sao Paulo-Brasil con el Puerto de Bayóvar, conforme a lo glosado en la Ley No 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado por el Decreto Legislativo N° 1022, establece que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNP), es el

documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), teniéndose como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional (SPN)

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. – Vigencia

La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

SEGUNDA. – Adecuación

Financiamiento: Encárguese al Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Transportes Y Comunicaciones en coordinación con el Gobierno Regional de Piura, así como la Cooperación Internacional, quienes destinarán los recursos necesarios y progresivos con cargo a su presupuesto anual, promover el desarrollo de estudios técnicos para la construcción del referido megaproyecto ferroviario bioceánico multimodal de Bayóvar, que une el Puerto de Santos, San Paulo-Brasil con el Puerto de Bayóvar ubicado en el distrito y provincia de Sechura, departamento de Piura-Perú y su inclusión dentro del banco de proyectos de inversión del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones –INVIERTE.PE, en cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley.

Lima, julio de 2024

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALER PINTO Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2024 16:39:06-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2024 16:38:26-0500

JOSE BERNARDO PAZO NUNURA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALER PINTO Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2024 16:38:55-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JERI ORE Jose Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2024 16:49:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AZURIN LOAYZA Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/07/2024 14:34:50-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SAAVEDRA CASTERNOQUE Hitler FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/07/2024 10:21:03-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **04** de **JULIO** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglam8ento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 8326/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA:

2.1.1.-ANTECEDENTES.

a) Provincia de Sechura.

El distrito de Sechura, creado el 21 de junio de 1825 y, posteriormente como provincia del departamento de Piura. La provincia de Sechura, a través de la Ley N°26290, promulgada el 23 diciembre de 1993 y publicada con fecha 29 de enero de 1994 en el Diario Oficial *"El Peruano";*
La provincia de Sechura se encuentra en la costa norte del Perú, en el departamento de Piura, tiene una superficie de 6311,69 km2 y una altitud media de 15 metros sobre el nivel del mar. Sechura se divide en seis distritos, los cuales son: Sechura, Bernal, Cristo Nos Valga, Bellavista de La Unión, Rinconada de Llícuar y Vice.

MAPA 1.- PROVINCIA DE SECHURA Y EL PUERTO DE BAYOVAR[1]

La provincia de Sechura tiene los siguientes limites:

[1] https://alissdanhotel.wixsite.com/confort/single-post/2016/11/22/

- Por el Noroeste: Provincia de Paita y distritos de La Unión, Tallan y Catacaos, estos últimos de la provincia de Piura;
- Por el Este y Sureste: con el departamento de Lambayeque.
- Por el Sur. Suroeste y Oeste: con el Océano Pacifico.

b) Actividades económicas

La Pesca y extracción de productos hidrobiológicos

La Bahía de Sechura es una de las más importantes abastecedoras al mercado local e internacional de recursos hidrobiológicos. Asimismo, al generar canon dinamiza la economía del mercado local, regional y nacional generando miles de puestos de trabajo directa e indirectamente. Ejemplo de ellos es la pesca artesanal para consumo humano directo y extracción de pesca industrial de anchoveta, el cual es procesada y transformada en harina de pescado para exportación.

Acuicultura

La exportación de la concha de abanico tiene mucha relevancia en las exportaciones nacionales, entre los años 2006 al 2010 hubo una tendencia creciente año en año habiendo crecido el año 2010 en un 135 % respecto al año anterior con un volumen de 4,928 toneladas, Sin embargo, el Fenómeno el Niño Costero del año 2017, ha impactado negativamente en la actividad acuícola. Esta actividad económica ha llegado a posicionarse como el segundo exportador mundial después de China, siendo Sechura el primer exportador en el Perú, con un volumen que abarca el 81% del mercado nacional exportador. Este sector, el de la acuicultura, demanda de 40 mil puestos de trabajo anuales en sus puntos y años más estables de producción.

Agropecuaria

El Sector Agropecuario tiene importancia en la producción del arroz como producto rentable y demanda nacional que se encuentra en permanente ascenso, que tiene el mayor nivel de crecimiento y por lo tanto de creación de sus cadenas productivas. Además, existen otras opciones potenciales como el maíz, el frijol y leguminosas (menestras) de alta demanda por los mercados de exportación, además de sandía, tomate y ajos de exportación

que encuentran en las condiciones ambientales favorables para su producción en Sechura.

Minerales no Metálicos

A partir del año 2010 se comenzaron a explotar los Fosfatos en la Zona de Bayóvar que ha generado mano de obra local directa dinamizando la economía de la provincia directa e indirectamente en servicios como: comercio, hospedaje, alimentación, transporte etc. Esta aporta 10 millones de dólares anuales por concepto de regalías mineras que son administrados por el Fondo Social Integral Bayóvar – FOSPIBAY, siendo su primera prioridad la ejecución de proyectos para desarrollar capacidades humanas y provisión de servicios básicos que contribuyan a reducir los niveles de desnutrición infantil, mejorar la calidad en la educación salud y servicios de saneamiento; su segunda prioridad la ejecución de proyectos para el empleo productivo (Construcción mantenimiento y reparación de vías de acceso y caminos rurales, infraestructura agropecuaria, infraestructura básica en telecomunicaciones, desarrollo de cadenas productivas). También aporta medio millón de dólares anuales a la Fundación Comunal[2]".

Turismo

- **Estuario de Virrila** (distrito de Cristo Nos Valga), ubicado a 20 km al sur de Sechura, tiene un total de 7 000 Hás, de las cuales 1 350 forman el espejo de agua y el resto es desierto. Se origina por la incursión del agua de mar hacia el continente debido a que está por debajo del nivel del mar (depresión más baja de Sur América), por un ramal del río Piura que -ocasionalmente- recibe agua dulce. Por esa razón, este lugar cuenta con una gran variedad de especies hidrobiológicas como la liza y la tilapia que, a su vez, alimentan a aves migratorias. Hábitat natural de flamencos, pelícanos, gaviotas, etc.

- **Laguna Ñapique** (distrito de Cristo Nos Valga), a 15 km al este de Sechura, tiene una extensión variable entre 150-300 Hás, su volumen tiene relación directa con el proceso de infiltración de aguas provenientes del río Piura. En sus aguas abundan lizas, carpas, chapalos, truchas. Hábitat de flamencos, garzas blancas, patos

[2] https://www.munisechura.gob.pe/D_2022/Portal/PDC.PDF

nativos y otras especies migratorias; y, durante la época de verano, las lluvias en esta parte del país aumentan de manera importante el volumen de sus aguas.

- **Laguna Ramón** (distrito de Cristo Nos Valga), ubicada a 15 km al este de Sechura, con 12 km² de espejo de agua, con 13.6m de profundidad, se interconecta con la laguna de Ñapique. Alberga fauna endémica, tales como gaviotas, flamencos, patillos y otras aves migratorias; predominando el algarrobo, seguido del zapote y en menor proporción el Vichayo. Peces como la lisa, la tilapia y robalo.

- **Isla Lobos de Tierra**, con una extensión de 18 km² y 9 km de largo (isla más larga del Perú) a 11.6 km de Parachique. Es un banco natural de concha de abanico, percebes y pulpo. Aves marinas como: pelícanos, gaviotas, diversas especies de la familia de los cormoranes o cuervos marinos, como el guanay y la chuita o cormorán de patas rojas. También alberga colonias de pingüinos de Humboldt. Fue usada por pescadores desde tiempos prehispánicos, puerto de refugio para corsarios ingleses y balleneros de norte américa.

- **Museo Etnológico**, con infraestructura moderna, ubicado en el Monasterio Sagrado Corazón de Jesús de las Madres Benedictinas. En él se exhiben objetos culturales que se identifican con la jurisdicción de Sechura, relacionados con la historia, arqueológica, costumbres y religión desde la prehistoria hasta la actualidad.

- **Desierto de Sechura**, zona desértica de aproximadamente 127 550 Hás. Destaca un impresionante médano blanco conocido como *"Las Dunas Julián"*. Ubicado al este de Sechura. Lugar adecuado para el sandboarding, motocross, caminatas etc.

- **Yerba Blanca**, oasis en medio del desierto, donde abundan flamencos, se puede hacer camping, motocross y otros deportes.

- **Playas**, de superficie angosta, aguas tranquilas, arena muy fina y limpia, destacando las playas: Matacaballo, Constante, Parachique, Las Delicias, Chulliyachi, las mismas que son importantes zonas pesqueras.

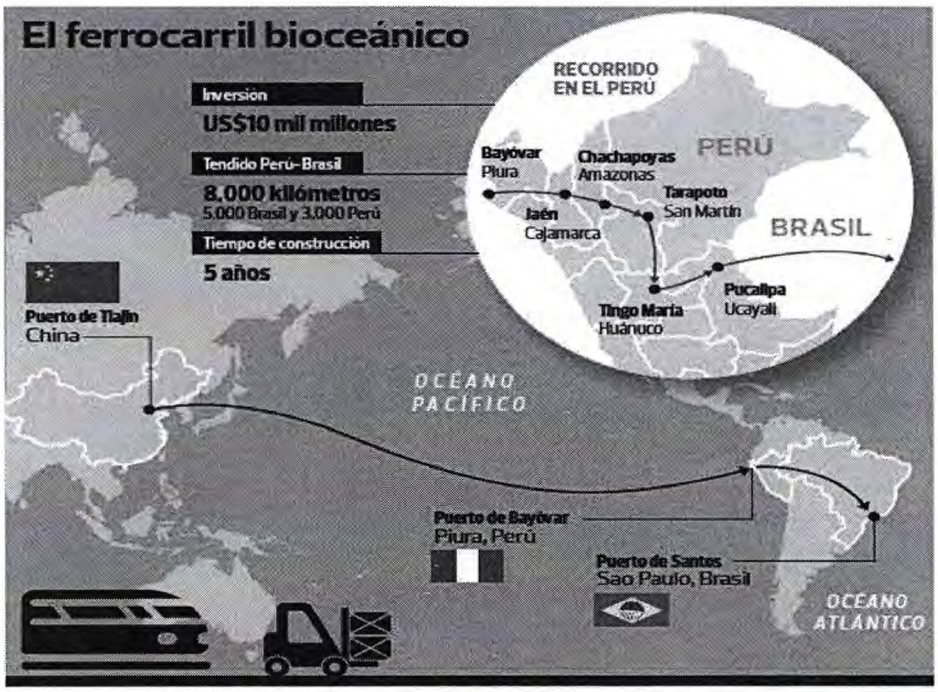
- **Circuito Illescas**, conjunto de playas vírgenes ubicadas en la zona de Illescas, como: Punta Shode, Loberas, Nunura, Avic, Reventazón, entre otras, desde allí se observan diversas especies de animales,

como lobos marinos, pingüinos de Humbolt. Se puede practicar la caza submarina y el buceo (scuba).

- **Manglares de San Pedro**: Los manglares se encuentran en la parte norte-oeste de Vice. Se pueden apreciar por ambos lados de la pista millares de conchas de abanico luego de su extracción, como si fuera un cementerio de estas. Cuenta con dos mangles que predominan este ecosistema de vida silvestre, el negro y el blanco, cabe destacar que no hay criadero de conchas negras, ya que para su existencia debe predominar el mangle rojo.

c) PUERTO DE BAYÓVAR Y SU UBICACIÓN ESTRATEGICA CON EL ASIA

MAPA 2. UBICACIÓN Y RECORRIDO DEL FERROCARRIL BIOCEÁNICO PUERTO DE SANTOS, SAO PAULO-BRASIL-PUERTO DE BAYOVAR-PERU[3]



Es la sede principal y/o puerto terminal del Oleoducto Norperuano más largo del Perú, con una longitud aproximada de 1106 km, que nace en San José de Saramuro (Loreto) y termina en la costa de Bayóvar (Península de Illescas - Sechura), convirtiéndose en el eje petrolero de notable importancia socioeconómica para el estado peruano. Se ubica a 100 km al sur de la capital departamental Piura, y a tan sólo 60 km de la capital provincial de Sechura.

[3] https://archivo.elcomercio.pe/blog/viachina/2015/05/la-ruta-de-la-seda-se-extiende-a-sudamerica

En este puerto se embarca al exterior la producción y/o recolección del petróleo crudo de los distritos de Trompeteros, Parinari y Urarinas (Loreto), zonas ubicadas en el Lote 8, administrados y operado por la empresa estatal peruana Petroperú desde el año 1972.

El Terminal de Bayóvar es de suma importancia en la industria pues se caracteriza por un mar de bajo oleaje, lo que conlleva a que en muy raras ocasiones presente el cierre de puerto. Además, **ostenta un calado de 27 metros que le permite operaciones de embarque y descarga de crudo, con buques de gran peso: su muelle está diseñando para recibir navíos de hasta 250,000 toneladas de peso muerto (1.5 millones de barriles)[4].**

Bayóvar también es sede de la extracción, embarque y exportación de fosfatos extraído de una mina a cielo abierto de roca fosfórica, un elemento natural usado principalmente en la industria de fertilizantes que sirve como materia prima para la producción de ácido fosfórico, usado para fabricar una familia de fertilizantes muy importante a nivel mundial que incluye al fosfato monoamónico (MAP), fosfato diamónico (DAP), superfosfato triple (TSP) y superfosfato simple (SSP). La empresa Vale se adjudicó el Proyecto Bayóvar a través de un concurso público internacional llevado a cabo por PROINVERSIÓN en el año 2005, por el cual obtuvo la concesión del área "Bayóvar 2" para explotarla durante 27 años. El yacimiento tiene una reserva de 238 millones de toneladas. El proyecto inicial se concluyó en 5 años y las operaciones de Bayóvar empezaron oficialmente a mediados del 2010 y demandó una inversión de 566 millones de US$[5].

c) Ordenanza Municipal

El 19 de octubre de 2016, la Municipalidad Provincial de Sechura a través de su Concejo Municipal aprobó la **Ordenanza Municipal N°031-2016-MPS**, denominada: *"Ordenanza municipal que declara de interés preferente y prioridad provincial promover la ejecución del mega puerto Bayóvar"*, y de acuerdo con la norma publicada, es de vital importancia que el mencionado proyecto portuario sea visto y priorizado por los diferentes niveles del estado (provincial, regional y nacional), para su ejecución. Detalla que el proyecto generaría fuentes de nuevos empleos el cual incrementará el nivel y calidad de vida en la región Piura y el Perú. Además, asegura que la futura infraestructura portuaria creará y

---

[4] *https://www.petroperu.com.pe/terminal-bayovar-de-petroperu-destaca-por-cumplir-sus-obligaciones-ambientales.*

[5] *Artículo "Explotación de los yacimientos de fosfatos en Bayóvar" de Juvenal Cabezas Oruna, Ingeniero Químico, Máster en Administración, Doctor en Medioambiente y Desarrollo Sostenible, profesor principal de la Universidad Ricardo Palma.*

atraerá un abanico de oportunidades con la creación de negocios a las pequeñas, medianas y grandes empresas el cual generará un efecto multiplicador en los sectores de turismo, minero, agropecuario, entre otros. Asimismo, generará un incremento notable de la recaudación aduanera marítima.

d) Acuerdo Regional

El 22 de diciembre de 2016, el Gobierno Regional de Piura a través de su Consejo Regional aprobó declarar en Artículo Primero del **Acuerdo Regional N°1312-2016/GRP-CR**; *"Declarar de interés preferente y prioridad regional promover la ejecución del mega puerto Bayóvar, cuya finalidad será promover el desarrollo integral de la región Piura y de la Nación"*, disponiéndose la en su Segundo Articulo; *"Alcanzar el presente acuerdo de consejo regional a la Gobernación Regional, Presidencia de la República, Presidencia de Consejo de Ministros, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Agricultura y Riego, Municipalidad Provincial de Sechura y a los interesados"*, detallando en su parte considerativa que, la ejecución del Mega Puerto Bayóvar generará miles de oportunidades de negocios para las pequeñas, medianas y grandes empresas, especialmente en las vías interoceánicas para el desarrollo del turismo, agricultura y ganadería; tendrá efecto multiplicador y promoverá la producción futura de los yacimientos mineros e industriales de la zona, utilizando además el nuevo Eje Vial de la carretera Mezones Muro *"Bayóvar- Sarameriza"* y *"Saramerizalquitos- Manaos"*, además de impulsar el mega comercio internacional con la construcción del Mega terminal en el Pacífico y Corredor Interoceánico de Transporte Multimodal de Bayóvar- Sechura a la Amazonía.

e) Plan de Desarrollo Concertado Provincial Sechura

El 04 de diciembre de 2018, la Municipalidad Provincial de Sechura a través de su Consejo Municipal aprobó el **Acuerdo de Consejo N°090-2018-MPS**, el cual actualiza Plan de Desarrollo Concertado Provincial de Sechura al Año 2021, con Prospectiva al 2030; en el cual, considera la necesidad de la construcción del Puerto en Bayóvar.

II. FUNDAMENTACIÓN.

a) Infraestructura y/o terminal Portuario

La Bahía de Sechura tiene a Bayóvar como su puerto principal, toda vez que su topografía submarina cuenta con un calado de 50 pies, naturalmente ventajosa, facilitando todas las operaciones de las embarcaciones de hasta 250 mil toneladas, brindando las condiciones geográficas para la construcción de muelles especializados para el atraque de barcos de gran calado y reúne con su bahía natural, un adecuado sistema de vientos y accesibilidad a los centros poblados que suman las condiciones geográficas que ayudan a comprender y determinar la urgencia de su construcción. El área reservada para el Puerto Bayóvar, entre Puntas Bapo y Punta Lagunas, es de 441.28 Hás[6].

FOTO 1.- PUERTO Y TERMINAL DE BAYÓVAR DONDE SE EMBARCA EL FOSFATO QUE SE EXPORTA A EEUU Y BRASIL Y EL PETRÓLEO DE PETROPERÚ.

[6] *Informe final Plan Vial Provincial Participativo de Sechura 2020 – 2029 (Pag.52)*

El Terminal Bayóvar, de Petroperú obtuvo la certificación del Sistema de Gestión Ambiental bajo la norma ISO 14001 y del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de la norma ISO 45001. Además, aprobó satisfactoriamente la auditoría externa de segundo seguimiento de la certificación del Sistema de Gestión de Calidad, basado en la norma ISO 9001:2015 para los procesos de almacenamiento y despacho de hidrocarburos líquidos, que incluye los servicios portuarios básicos.

Estas normas basadas en estándares internacionales permiten a la petrolera estatal mantener su compromiso con la mejora continua de las organizaciones y la excelencia en la gestión de la calidad del servicio que entrega, lo que permite mitigar los riesgos asociados a la actividad, realizar un tratamiento ambiental adecuado y cuidar el medioambiente.

La auditoría externa, a cargo de la empresa SGS del Perú, contempló la inspección del muelle, patio tanques, sala de control, laboratorio y oficinas, donde se verificaron los procesos de carga y descarga de hidrocarburos, el almacenamiento de crudos, el control de calidad del servicio y las labores de mantenimiento e inspección.[7]

MAPA 3.- RECORRIDO DEL TREN BIOCEÁNICO [8]

[7] https://revistaenergia.pe/terminal-bayovar-logra-certificaciones-en-gestion-ambiental-y-seguridad/

[8] https://noticia.educacionenred.pe/2015/05/asi-sera-recorrido-tren-bioceanico-infografia-074429.html

a.1. Características del Puerto Principal de Sechura.

Nombre y localización del Puerto	Puerto Bayóvar – Bayóvar Sechura – Piura.
Tipo de Puerto	Marítimo.
Tipo Embarcaciones permisibles	Buques de 250,000 Tm.
Tipo de carga que moviliza	Petróleo, crudo, fosfatos, yeso, diatomitas.
Volumen de carga movilizada	170,000 Tm/Mes.

Frecuencia de Viajes	De acuerdo a demandas.

Fuente: Informe final Plan Vial Provincial Participativo de Sechura 2020 – 2029

IMPORTANCIA DEL MEGAPROYECTO FERROVIARIO BIOCEÁNICO

El megaproyecto ferroviario Bioceánico, que unirá el Pacífico y Atlántico a través de las costas de Perú y Brasil, podría convertirse en "un nuevo Canal de Panamá", por las facilidades que brindará al comercio exterior, afirmó el economista Alejandro Indacochea. El costo del proyecto se estima en 10.000 millones de dólares.

El ferrocarril bioceánico, cuyo financiamiento estaría a cargo de China, es una de las obras de infraestructura más grandes de los últimos años, y podría iniciar su construcción en el 2018, aunque aún se deben realizar diversos estudios de factibilidad, informó la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (AFIN).

Este megaproyecto, que demandaría una inversión de US$ 10 mil millones, unirá por vía marítima el puerto de Tianjin en China con el puerto de Bayóvar en Piura, y desde allí un tren recorrerá más de 8 mil kilómetros, atravesando los Andes y la Amazonía, hasta el océano Atlántico, culminando en el puerto de Santos, en Brasil.

"Este proyecto es de una enorme importancia para la dinámica económica del continente, particularmente de Perú y de Brasil, y la conexión con China sería excelente, pero a la vez esto nos abre las puertas al Asia", afirmó Gonzalo Prialé, presidente de AFIN.

Destacó que este tipo de obras monumentales generarán empleos, mayor aporte de impuestos y contribuirán a reducir la pobreza.

Bayóvar 12 es uno de los tres más importantes proyectos de la costa norte del Perú, junto a la mina Bayóvar, de la minera Vale, así como el proyecto Fosfatos del Pacífico de Cementos Pacasmayo.

Potencial

El 96% aproximadamente de las reservas de fosfato en el mundo se encuentra en el hemisferio norte. Según datos de la empresa, el monto estimado asciende a los 65 mil millones de toneladas.

El presidente y director de Focus Ventures, David Cass, mencionó que el "Perú es el segundo productor de fosfatos en Latinoamérica, detrás de Brasil, país que ha tomado mucha importancia en la producción de este mineral y

que aumentará sus reservas en 26% en los próximos años".
Añadió que tres millones de toneladas de fosfatos son exportados desde Perú a Estados Unidos, convirtiéndolo en el principal destino por encima de Brasil (2.3 Mt) e India (2 Mt).

MAPA 4.- BAYOVAR PARA EL MUNDO [9]

a.2. Desembarcaderos Pesqueros Artesanales (DPA) en la provincia de Sechura

- **DPA Las Delicias:** Muelle espigón, compuesto por un puente de acceso de 84 metros de largo por 4 metros de ancho. Su estado es regular[10]. No cuenta con habilitación sanitaria.
- **DPA Parachique:** Desde el año 1993, se cuenta con este muelle marginal de 100 metros de largo por 5 metros de ancho, con sistema de defensa enllantado con cadena, techado con eternit, de donde se desembarcan diferentes recursos hidrobiológicos[11]. Cuenta con habilitación sanitaria (moluscos bivalvos)[12].

---

[9] https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=IuDIGHw7W4M

[10] *Informe final Plan Vial Provincial Participativo de Sechura 2020 – 2029 (Pag.53)*
[11] *Informe final Plan Vial Provincial Participativo de Sechura 2020 – 2029 (Pag.53)*
[12] *https://plataformadigital.fondepes.gob.pe/mapa#*

b) Ámbito Estratégico. -

La Autoridad Portuaria Nacional (APN), creado en 2003, con sede el Callao, un organismo técnico especializado que promueve el desarrollo de los puertos de la República del Perú, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MT), informó que el Perú se consolidó entre los cinco países con la mejor conectividad en transporte marítimo de contenedores en América Latina y el Caribe, al cierre del primer trimestre de 2024, según los detalle en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en la última actualización del Índice de Conectividad de Transporte Marítimo (LSCI). A nivel regional, Perú escaló una posición con relación al cierre del año 2023 ubicándose por detrás de Panamá, México, Colombia y Brasil, ingresando así al top 5. Mientras que en el ranking mundial ha escalado tres posiciones con respecto al cierre de 2023, destacando el desempeño de los terminales portuarios del Callao y Pisco[13].

El Sistema Portuario Nacional al 2024 cuenta con 101 Instalaciones Portuarias (60 terminales portuarios/ 41 embarcaderos); respecto a los terminales portuarios 14 son de uso público y 46 son de uso privado, teniendo como principal terminal portuario del Callao, por su movimiento de carga y situación estratégica. De las 14 Instalaciones Portuarias de uso público, podemos diferenciarlas en dos grupos, el 1ro conformado por 12 terminales multipropósitos/embarcaderos y el 2do por terminales portuarios especializados, estos a su vez conformados por 01 terminal especializada en carga granel de mineral y 01 terminal especializada en el manejo de contenedores; Estos terminales cuentan con administraciones diferentes, pero de un sólo uso. De estos terminales portuarios, 8 terminales Portuarios son concesionados, los cuales se rigen bajo un contrato de concesión con el Estado Peruano[14]

IMPORTANCIA DE LOS MEGA PUERTOS:
PUERTO DE CHANCAY Y SU IMPACTO EN LA ECONOMÍA PERUANA

El Terminal Portuario de Chancay será un puerto multipropósito que movilizará carga en contenedores, carga general, carga a granel no mineral y carga rodante; convirtiéndose en un "hub" regional de comercio y nodo sudamericano marítimo hacia el Asia y Oceanía. La posición geográfica, conectividad actual y futura del puerto de Chancay contribuirán al descongestionamiento de otros centros de manejo portuario al brindar menores tiempos, mayor eficiencia y

[13] *https://www.gob.pe/institucion/apn/noticias/950113-peru-se-ubica-en-el-top-5-del-ranking-de-mayor-conectividad-maritima-en-america-latina-y-el-caribe*
[14] *Plan Estratégico Institucional 2020-2023 de la Autoridad Portuaria Nacional*

mejores condiciones competitivas para los usuarios, dinamizando la economía del país, impulsando las exportaciones y generando nuevas oportunidades de negocio.

El terminal portuario de Chancay tendrá un gran impacto económico y social muy significativo, pues **generará 4,500 millones de dólares anuales**, lo que equivale al 1.8% del producto bruto interno (PBI), afirmó el ministro de la Producción, Sergio González.

Además, sostuvo, este mega puerto **generará alrededor de 8,550 empleos** directos, gracias al acercamiento a las economías del Asia-Pacífico, lo que le permitirá al Perú posicionarse como líder económico de la región.

"Las oportunidades del mega puerto de Chancay harán que podamos dirigirnos al mercado del **Asia-Pacífico, donde vive el 55% de la población mundial**, tiene el 22% de las importaciones y el 38% del PBI global", aseveró.

En ese sentido, González comentó que al Perú se le abrirán cuatro grandes mercados asiáticos: **China, Japón, Corea del Sur e Indonesia**, a los cuales se podrá exportar maíz, cebada, soya, carne de cerdo, carne de res y recursos hidrobiológicos de la pesca y acuicultura como anchoveta, conchas de abanico e incluso truchas.[15]

Es preciso indicar que, ante la cifra positiva respecto al sector portuario, Perú y la **bahía de Bayóvar (Sechura), se convierta en una zona eminentemente estratégica respecto a su situación geográfica que conlleva a ser el escenario de carga tanto a granel, minera y petrolera como de contenedores**. La creación de infraestructura portuaria es el puntal idóneo para la competitividad tanto en la región como en el resto del mundo.

Perú, en los próximos años se podría convertir en un polo de desarrollo económico a escala mundial, la posición geográfica es estratégica y ha quedado demostrada más aún cuando la mayoría de las exportaciones e importaciones se movilizan a través del transporte marítimo.

Asimismo, es importante mencionar el posicionamiento del mega proyecto ferroviario multimodal de Bayóvar y la perspectiva de crecimiento que esta zona tiene, en el marco de otros proyectos estratégicos de integración continental a través de los ejes Viales, el cual unirá el océano Pacífico y Atlántico desde donde se trasladarían productos cuyo destino sería Asia, reduciendo los costos de transportes de sus exportaciones, así como sus importaciones provenientes del continente asiático.

Recordemos que desde el año 1999, el Estado Peruano, estratégicamente inició el proceso de promoción de la inversión privada en el sector portuario,

[15] https://www.elperuano.pe/noticia/240782-puerto-de-chancay-tendra-un-impacto-economico-de-4500-millones-de-dolares-anuales

concesionado en primera instancia el Terminal Portuario de Matarani, ubicado en la Provincia de Islay, en el departamento de Arequipa. Este proceso de concesión se llevó a cabo gracias al instrumento legal D.L. N°25882, que incluyó a ENAPU en el proceso de promoción de la inversión privada creado mediante D.L. N°674.

Posteriormente, con la promulgación de la Ley Nº27943 *"Ley del Sistema Portuario Nacional"*, se iniciaron las concesiones de los terminales portuarios de:

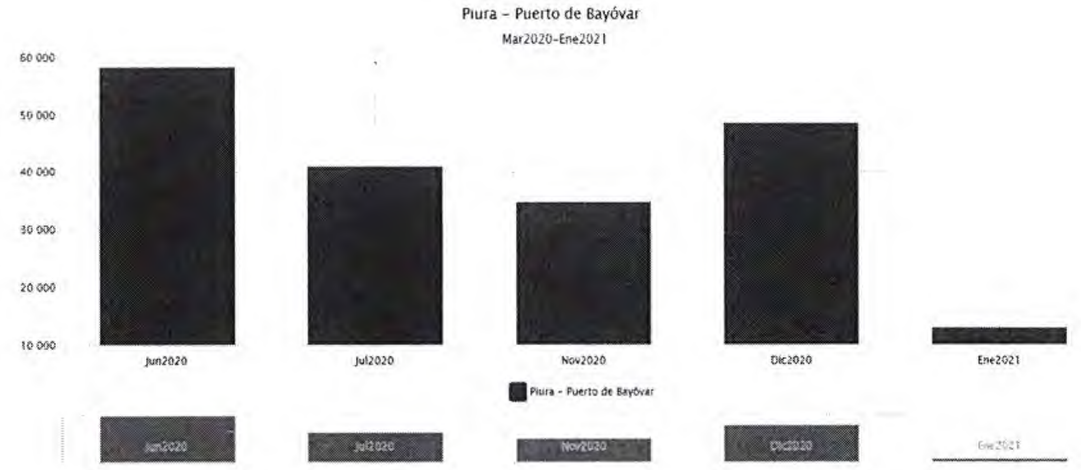
- Terminal de Contenedores Zona Sur (2006)
- Terminal Portuario de Paita (2009)
- Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (2011)
- Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales (2011)
- Terminal Norte Multipropósito (2011)
- Terminal Portuario General San Martin (2014)
- Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (2018)

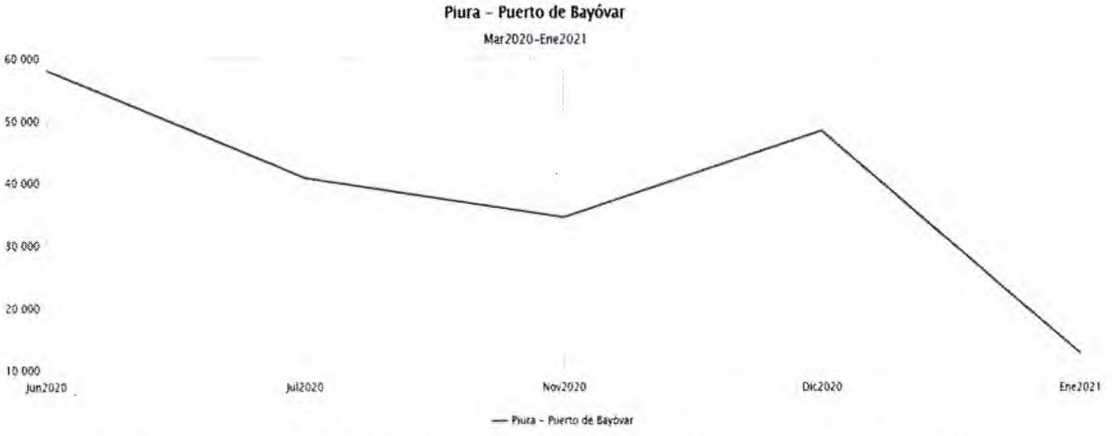
c) Actividades en el Puerto de Bayóvar:

Tras el duro golpe ocasionado por la pandemia COVID-19, las cifras de desembarque en el Puerto Bayóvar sufrieron un declive notorio, que posteriormente se viene recuperando. En ese sentido, las cifras alcanzadas en cuanto al desembarque de harina de pescado.

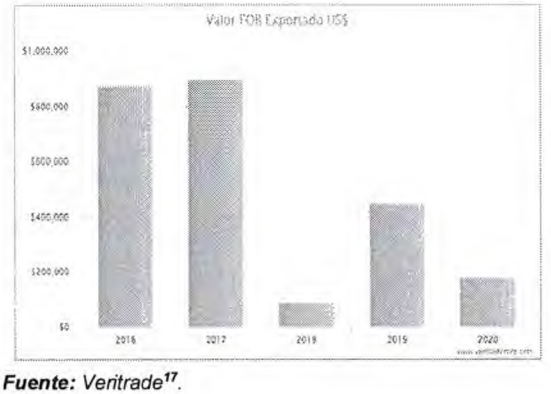
Desembarque de anchoveta para harina (toneladas) - Puerto de Bayóvar[16]

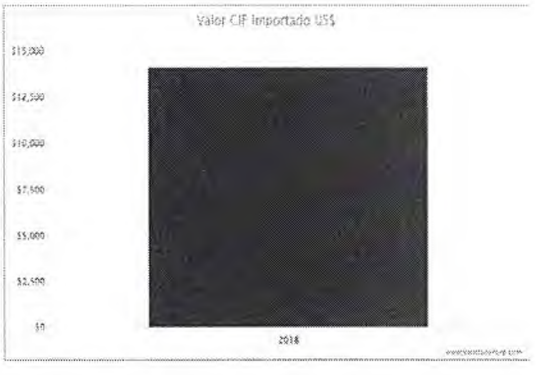
[16] *https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/resultados/RD12920DM/html*





Fuente: *Gerencia Central de Estudios Económicos del Banco Central de Reserva del Perú [BCRPData].*
Comercio Exterior: Importaciones y Exportaciones de Puerto de Bayóvar S.A.C.





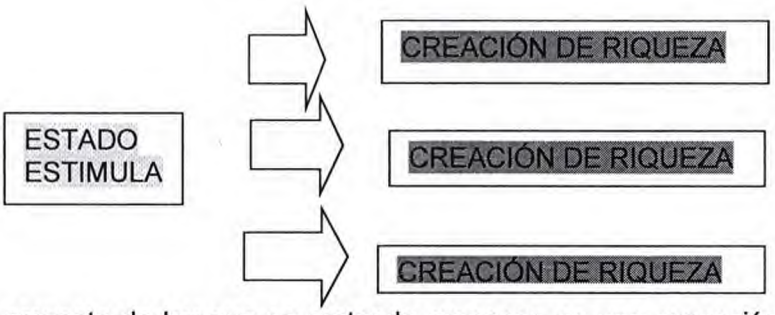
Fuente: *Veritrade*[17].

17 *https://www.veritradecorp.com/es/peru/importaciones-y-exportaciones-puerto-de-bayovar-sac/ruc-20600040341*

III. MARCO NORMATIVO.

a) Constitución Política del Perú.

Rol económico del Estado Peruano: Artículo 59° El Estado Peruano tiene la función de promoción de la riqueza, el Estado no la crea de manera directa, sin embargo; la estimula para que la población pueda generarla a través del comercio, industria y turismo.



El proyecto de ley que se pretende proponer, es una excepción al Principio de Subsidiariedad contenido en el artículo 60° de la Constitución que establece lo siguiente: **Pluralismo económico Artículo 60°** "Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional. La actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal." Así también, la Constitución Política señala que: "El Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa. Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional. La actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal".

b) Sistema Portuario Nacional.

El artículo 4° de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado por el Decreto Legislativo N° 1022, establece que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNP), es el documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), teniéndose como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional (SPN).

El artículo 7° del Reglamento de la Ley del SPN, aprobado mediante Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, establece que el PNP se basa en criterios técnicos,

a través de los cuales, se determinan a mediano y largo plazo, los requerimientos del SPN para el cumplimiento de los lineamientos de la política portuaria nacional, en lo que respecta a su desarrollo y promoción, definiendo las áreas de desarrollo portuario, la infraestructura, accesos e interconexiones con la red nacional de transporte y con el entorno urbano y territorial, así como con otros puertos nacionales y del extranjero, planteando objetivos, estrategias, metas y acciones para su concreción.

El artículo 8° del glosado Reglamento, señala que el PNP debe elaborarse bajo los criterios de eficiencia en el uso de las áreas acuáticas y terrestres, promoción de la participación privada, rentabilidad y sostenibilidad, debiendo incluir, entre otros, un esquema básico de desarrollo, un diagnóstico del SPN, estudios de mercado, consideraciones ambientales, estrategias para el desarrollo de la relación ciudad - puerto, la articulación de los planes regionales de desarrollo portuario y planes maestros.

El PNP vigente, se aprobó mediante Decreto Supremo N° 006-2005-MTC, el cual, ha sido objeto de diversas modificaciones a través de los Decretos Supremos N° 011-2008-MTC, N° 014-2008-MTC, N° 046-2008-MTC, N° 004-2009-MTC, N° 018-2009-MTC, N° 019-2009-MTC, N° 021-2009-MTC, N° 040-2009-MTC, N° 007-2010-MTC, N° 010-2010-MTC, N° 013-2010-MTC, N° 027-2010-MTC, N° 054-2010-MTC y N° 03-2011-MTC, respectivamente, las mismas que han tenido por finalidad actualizarlo, en atención al continuo desarrollo del SPN; no obstante, **el crecimiento económico sostenido del país en términos de comercio internacional**, la nueva dinámica de inversiones privadas en proyectos productivos y las inversiones en modernización y construcción de infraestructuras de transportes, plantean la necesidad de emitir un nuevo PNP, que establezca las nuevas estrategias orientadas a consolidar al SPN, considerándose al puerto que es materia del presente Proyecto de Ley; y, de esta manera, posicionarse a nuestro país como el líder portuario de la costa oeste de Sudamérica; motivo por el cual, aprobada la acotada iniciativa legislativa, el Directorio de la APN, debe elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el PNP e informar anualmente sobre el cumplimiento de las metas, conforme a lo establecido por los artículos 24.a) y 110° de la glosada Ley del SPN y su Reglamento.

IV.-MARCO LEGAL:

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.

- Ley N° 29337. Ley que establece disposiciones para apoyar la competitividad productiva.
- Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional
-Decreto Legislativo N° 1022, establece que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNP).

V.-EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA.

La presente iniciativa legislativa, no contraviene disposición constitucional alguna, ni el marco legal vigente, debido a su naturaleza declarativa; pues, se tiene como objeto, la promoción del comercio internacional, declarándose para dicho efecto, de interés nacional la creación del megaproyecto ferroviario bioceánico multimodal de Bayóvar, que une el Puerto de Santos, San Paulo-Brasil con el Puerto de Bayóvar ubicado en el distrito y provincia de Sechura, departamento de Piura-Perúdel y el *Hub Logístico* en el distrito y provincia de Sechura, departamento de Piura.

VI.-ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO.

El presente Proyecto de Ley, al tener una de naturaleza declarativa, no irrogará gastos al Estado; pues, se pretende el reconocimiento de interés nacional de ser declarado como prioritaria la creación del mega puerto multimodal de Bayóvar ubicado en el distrito y provincia de Sechura, departamento de Piura-Perú y el megaproyecto ferroviario bioceánico, que une el Puerto de Santos, San Paulo-Brasil con el Puerto de Bayóvar, para que luego de las acciones que deben implementarse con dicha finalidad, se inicie su oportuna ejecución.
Este mega puerto es crucial para las comunidades locales, en el Perú se formará una red de transporte o malla ferroviaria que marcará el desarrollo industrial y tecnológico que el país necesita con las posibilidades de convertirse en una economía del primer mundo y un miembro y socio de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE).
Este mega puerto multimodal y megaproyecto ferroviario bioceánico amazónico transportará millones de toneladas de productos de la Cuenca Amazónica a la Cuenca Asia Pacífico (APEC). Todo esto nos conduce a un desarrollo económico más equitativo y sostenible. Los recursos agrícolas, madera, fosfatos, artesanía y pecuarios, son de gran interés a nivel global debido a su importancia en diversas industrias, incluyendo la tecnología y se coloca a Perú en una posición más ventajosa en el escenario mundial, de esta manera se puede llevar a una mejor negociación y manejo de los recursos, asegurando que su explotación se haga de manera responsable y con un enfoque en la sostenibilidad a largo plazo.

PROBLEMA QUE SE PRETENDE RESOLVER

El proceso constructivo del ferrocarril de alta velocidad va a promover diferentes sectores de la economía de ambos países: Perú-Brasil como socios estratégicos, así como generará una expansión de la demanda en acero, hierro, materiales de construcción, maquinarias, fosfatos, productos agrícolas, ganadería, industrias de electrónica, energía, etc.

De acuerdo a estimaciones hechas por expertos internacionales, los beneficios sociales y económicos obtenidos de la construcción del ferrocarril es de 5 veces más que los de la inversión.

También es importante resaltar en la inversión adicional de proyectos públicos y privados que complementarán la generación de un corredor de desarrollo económico e industrial para dinamizar la economía de ambos países[18].

III. RELACION CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa tiene vinculación con las siguientes Políticas Públicas:

Acuerdo Nacional – Políticas De Estado

Competitividad del País

17. Afirmación de la economía social de mercado

Nos comprometemos a sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, que es de libre mercado, pero conlleva el papel insustituible de un Estado responsable, promotor, regulador, transparente y subsidiario, que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico sostenido con equidad social y empleo.

Con este objetivo, el Estado: (a) garantizará la estabilidad de las instituciones y las reglas de juego; (b) promoverá la competitividad del país, el planeamiento estratégico concertado y las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local; (c) estimulará la inversión privada; (d) fomentará el desarrollo de la infraestructura.

18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica

Nos comprometemos a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso

[18] Conferencia: Megaproyecto ferroviario Bioceánico Amazónico del Puerto Bayóvar al Puerto de Santos, Sao Paulo-Brasil

a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada, así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles.

Con este objetivo el Estado: (a) consolidará una administración eficiente, promotora, transparente, moderna y descentralizada; (b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; (c) procurará una simplificación administrativa eficaz y continua, y eliminará las barreras de acceso y salida al mercado; (d) proveerá infraestructura adecuada; (e) promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales; (f) propiciará una política tributaria que no grave la inversión, el empleo y las exportaciones; (g) promoverá el valor agregado de bienes y servicios e incrementará las exportaciones, especialmente las no tradicionales.[19]

[19] https://siteal.iiep.unesco.org/sites/default/files/sit_accion_files/11108.pdf