

LADY MERCEDES CAMONES SORIANO

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"  
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



## PROYECTO DE LEY QUE PROMUEVE LA INVERSIÓN EN LA MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE

### PROYECTO DE LEY

La congresista de la República, integrante del Grupo Parlamentario "Alianza para el Progreso", **LADY MERCEDES CAMONES SORIANO**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y el inciso c) del artículo 22 y conforme lo establecen los artículos 74°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de Ley:

### FÓRMULA LEGAL

#### PROYECTO DE LEY QUE PROMUEVE LA INVERSIÓN EN LA MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE

##### **Artículo 1° Objeto de la Ley.**

Modificar el artículo único de la disposición complementaria de la Ley N° 30781, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la modernización del Terminal Portuario de Chimbote para la exportación, diversificación productiva y articulación territorial.

(...)

*"Encárguese al Poder Ejecutivo para que, mediante el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Ministerio de Economía y Finanzas, y el **Gobierno Regional de Áncash**, prioricen la ejecución de la presente ley".*

##### **Artículo 2°. Finalidad.**

La presente ley tiene como finalidad promover la inversión en la modernización del terminal portuario de Chimbote para la exportación, diversificación productiva y articulación territorial.

##### **Artículo 3°. De los entes de la promoción de la inversión.**

Los entes responsables de la promoción de la inversión son el Gobierno Regional de Ancash y La Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS FINALES

**UNICA.** - El Gobierno Regional de Ancash en el marco de sus competencias y funciones está facultado del saneamiento físico legal del espacio físico del Terminal Portuario de Chimbote.



Firmado digitalmente por:  
GARCIA CORREA Idelso  
Manuel FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 19/04/2022 15:34:36-0500



Firmado digitalmente por:  
CAMONES SORIANO Lady  
Mercedes FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 08/04/2022 13:16:49-0500



Firmado digitalmente por:  
TRIGOZO REATEGUI Cheryl  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 19/04/2022 16:31:01-0500



Firmado digitalmente por:  
SOTO REYES Alejandro FAU  
20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 18/04/2022 18:11:10-0500



Firmado digitalmente por:  
SALHUANA CAMDES Eduardo  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 11/04/2022 17:25:56-0500



Firmado digitalmente por:  
SALHUANA CAMDES Eduardo  
FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 11/04/2022 17:26:10-0500



Firmado digitalmente por:  
RUIZ RODRIGUEZ Magaly  
Rosmary FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 20/04/2022 11:07:30-0500



Firmado digitalmente por:  
ACUÑA PERALTA Segundo  
Hector FAU 20161749126 soft  
Motivo: En señal de  
conformidad  
Fecha: 25/04/2022 09:58:43-0500



Firmado digitalmente por:  
ACUÑA PERALTA Maria  
Grimaneza FAU 20161749126 soft  
Motivo: Soy el autor del  
documento  
Fecha: 25/04/2022 12:11:07-0500



## CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **4** de **mayo** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1857/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:  
**1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

HUGO ROVIRA ZAGAL  
Oficial Mayor  
CONGRESO DE LA REPUBLICA

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA

La Ley N° 30781 publicada en el Diario Oficial El Peruano el 05 de junio del 2018; cuya génesis está en el proyecto de ley n° 1277/2016-CR que ingresó al Área de Trámite Documentario el 21 de abril 2017, en cuyo artículo único platea se declare de interés nacional y necesidad pública la creación del Terminal para Contenedores y Modernización del Puerto de Chimbote y, en su disposición complementaria final encarga al Poder Ejecutivo para mediante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Ministerio de Economía y Finanzas, se priorice la ejecución de la ley, excluyendo al Gobierno Regional de Áncash; quien asumió la administración del terminal luego que el 31 de julio del 2013, se concretara por D.S. 027-2011-MTC, la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al GORE Áncash.

El 27 de julio del 2017<sup>1</sup> la Comisión de Transportes y Comunicaciones aprueba por unanimidad el predictamen del proyecto de ley. En tanto, el 19 de abril del 2018, la misma comisión aprueba un texto sustitutorio del artículo único del P.L.: "Declárese de interés nacional y necesidad pública la Modernización del Puerto de Chimbote para la Exportación, Diversificación Productiva y Articulación Territorial". Manteniendo la disposición complementaria que omite al Gobierno Regional.

La omisión del Gobierno Regional de Áncash trasgrede la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, que señala en su artículo 3°, respecto a la finalidad que, la descentralización tiene como finalidad el desarrollo integral, armónico y sostenible del país, mediante la separación de competencias y funciones, y el equilibrado ejercicio del poder por los tres niveles de gobierno, en beneficio de la población. Asimismo, en su artículo 9°, sobre competencias constitucionales, inciso e), precisa que, promover el desarrollo socioeconómico regional y ejecutar los planes y programas correspondientes. En tanto, en el artículo 10°, referido a competencias exclusivas y compartidas establecidas en la Constitución y la Ley de Bases de la Descentralización, señala que, los gobiernos regionales ejercen las competencias exclusivas y compartidas que les asigna la Constitución, la Ley de Bases de la Descentralización y la presente L

---

<sup>1</sup> Tomado de:

[https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016\\_2021/Texto\\_Sustitutorio/Proyectos\\_de\\_Ley/TS0127720180419.pdf](https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Texto_Sustitutorio/Proyectos_de_Ley/TS0127720180419.pdf)

Ley, así como las competencias delegadas que acuerden entre ambos niveles de gobierno. 1. Competencias Exclusivas a) Planificar el desarrollo integral de su región y ejecutar los programas socioeconómicos correspondientes, en armonía con el Plan Nacional de Desarrollo.

Además, en el artículo 27° de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), Ley N° 27943, dispone que "Las Autoridades Portuarias Regionales son órganos integrantes del Sistema Portuario Nacional, que serán establecidos en un puerto o conjunto de puertos marítimos, fluviales o lacustres, según lo establezca el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, a partir de la jerarquización de la infraestructura pública y los activos que realice el Poder Ejecutivo por mandato de la Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales, Ley N° 27867. **Las Autoridades Portuarias Regionales tienen personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y con autonomía técnica, económica y financiera, dependen de los Gobiernos Regionales**".

En tanto, la fórmula legal del artículo 3° de los entes de la promoción de la inversión *"Los entes responsables de la promoción de la inversión son el Gobierno Regional de Áncash y la Agencia de la Promoción de la Inversión Privada – Proinversión"*, se enmarca en la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, Ley n° 27867, Artículo 45.- Funciones Generales, respecto a las funciones de los Gobiernos Regionales se ejercerán con sujeción al ordenamiento jurídico establecido por la Constitución, la Ley de Bases de Descentralización y demás leyes de la República. Inciso d) *Función de promoción de las inversiones. - Incentivando y apoyando las actividades del sector privado nacional y extranjero, orientada a impulsar el desarrollo de los recursos regionales, creando los instrumentos necesarios para tal fin.* Al respecto, la Ley de Bases de Descentralización Ley n.° 27783, Capítulo IV – Competencia de los Gobiernos Regionales, artículo 35, inciso d) *Promover y ejecutar las inversiones públicas de ámbito regional en proyectos de infraestructura vial, energética, de comunicaciones y de servicios básicos de ámbito regional, con estrategias de sostenibilidad, competitividad, oportunidades de inversión privada, dinamizar mercados y rentabilizar actividades.*

Y, el artículo único de la disposición transitoria finales que a la letra dice *"El Gobierno Regional de Áncash en el marco de sus competencias y funciones está facultado del saneamiento físico legal del espacio físico del Terminal Portuario de Chimbote"*, se encuadra en la Ley de Bases de la Descentralización Ley n° 27783, Quinta. - Formalidad y ejecución de las transferencias *"... El ordenamiento y saneamiento de los activos, pasivos y patrimonio estará a cargo de cada CTAR y del respectivo gobierno regional en su oportunidad. La Superintendencia de Bienes Nacionales les brinda el apoyo correspondiente"*.

Por lo tanto, la ley N° 30781 estaría limitando el accionar del gobierno regional de Ancash en poder invertir en su modernización, así como no podría intervenir como ente promotor de futuras inversiones privadas.

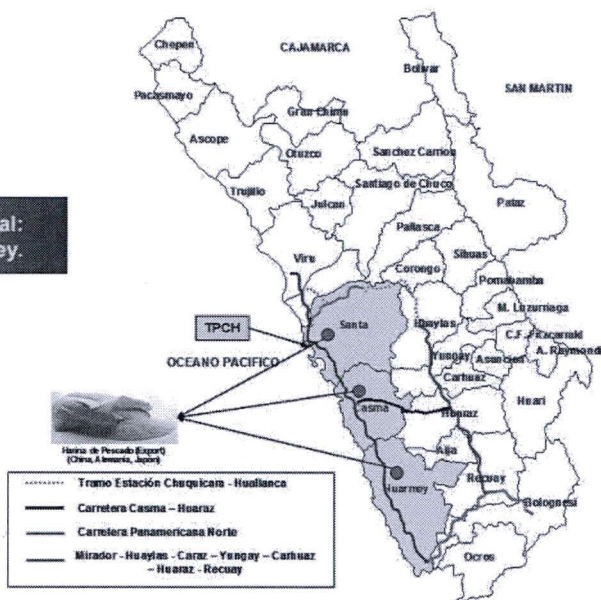
### 1.1. Descripción del Problema <sup>2</sup>

| <b>UBICACIÓN: TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE</b>                                                                                                                                                        |                                                                                                                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Longitud (Greenwich)</b>                                                                                                                                                                             | 78 Grados 56 Minutos 51 Segundos Oeste                                                                                                       |
| <b>Latitud (Ecuador)</b>                                                                                                                                                                                | 09 Grados 04 Minutos 33 Segundos Sur                                                                                                         |
| El TPCh está ubicado en el distrito de Chimbote, provincia del Santa, Dpto. Áncash                                                                                                                      |                                                                                                                                              |
| <b>ÁREA DE INFLUENCIA</b>                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                              |
| Áncash y sus distrito de Coishco, Samanco, Huarmey, Casma y Santa.                                                                                                                                      |                                                                                                                                              |
| <b>VÍAS DE COMUNICACIÓN</b>                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Por carretera desde Lima</li> <li>▪ Por carretera desde Trujillo</li> <li>▪ Por carretera desde Salaverry</li> <li>▪ Por vía marina desde el callao</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 431 kilómetros</li> <li>▪ 129 kilómetros</li> <li>▪ 119 kilómetros</li> <li>▪ 201 millas</li> </ul> |

<sup>2</sup> Tomado de: <file:///C:/Users/user/Documents/Muelles-Terminales-Portuarios.pdf>

## ÁREA DE INFLUENCIA

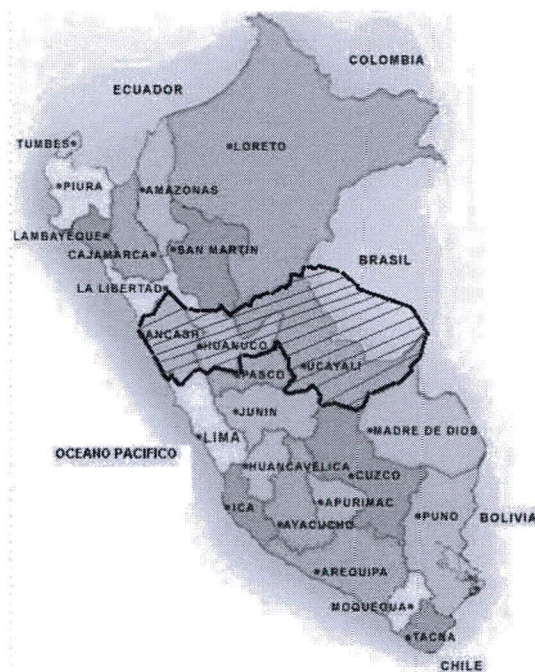
**Área de Influencia Actual:**  
Santa, Casma y Huarmey.



## ÁREA DE INFLUENCIA Y POTENCIAL

**Área de Influencia Potencial:  
Macroregión Ancash-Huánuco-Ucayali-  
Estado de Acre - Brasil.**

**CUADRO DE DISTANCIAS:**  
**Ancash (Chimbote) – Huánuco: 451.5 kms.**  
**Huánuco – Pucallpa: 252.9 kms.**  
**Pucallpa – Frontera (Brasil): 195.6 kms.**  
**Tiempo total de recorrido: 14 Horas**



El Terminal Portuario de Chimbote, fue construido por la empresa SOGESA en el año 1942 e inició sus actividades en 1945; desde entonces hasta la fecha no ha recibido ninguna inversión importante en obras de desarrollo por parte de sus gestores. La Empresa Nacional de Puertos ENAPU S.A. lo administró y operó desde el 01.01.1970 hasta el 31.07.2013 sin haber invertido en su modernización, el 1° de agosto de 2013 lo entrega al Gobierno Regional de Ancash en atención a lo dispuesto por las normas legales vigentes. La principal infraestructura del Terminal de Chimbote, sus dos Muelles, uno para naves de alto bordo con 185 metros de longitud por 16 de ancho, y otro para embarcaciones menores de 54 metros de longitud por 18 de ancho, continúan en las mismas condiciones de cuando fueron construidos, salvo los ocasionales mantenimientos de sus pilotes y plataforma realizados por ENAPU S.A.

La evidente limitación del Muelle Uno, instalación que atiende a las naves de alto bordo tanto en la descarga como en el embarque de carga, se acredita en el ineficiente servicio que proporciona, ya que los camiones que deben entregar o recibir la carga a/de la nave, se ven obligados a ingresar de retroceso o salir retrocediendo, debido a que no pueden dar vuelta en el muelle por el escaso ancho de la instalación (16 metros) tal como se muestra con la siguiente vista:

#### MUELLE UNO



El largo del Muelle Uno -de 185 metros- se generó en la época en que fue construido (año 1942) época en que las naves que transitaban por la costa peruana para transportar carga, su promedio de eslora era de 160 metros. En la actualidad, las naves tienen un promedio que excede los doscientos metros de longitud.

En cuanto a su otra importante infraestructura del Terminal, el único Almacén de carga de 1,506 m<sup>2</sup> del que dispone, resulta inapropiado para brindar el servicio de almacenaje, motivado por la gran cantidad de columnas interiores que impiden el libre tránsito de los camiones de carga. Ver la siguiente vista:

Interior del almacén de carga



Las zonas abiertas de almacenamiento (Zona 1 y zona 2), también requieren ser reconstruidas en su integridad, tanto en su dimensión como en los sistemas de seguridad. Ver siguiente vista:

ZONA I



ZONA II

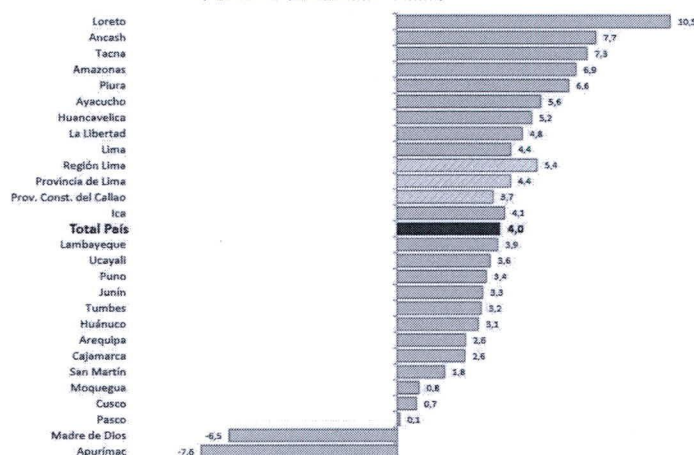


En resumen, es conveniente propiciar la construcción de nueva infraestructura (Muelles, Almacenes, Balanzas, etc.) para atender toda clase de carga y en todas sus modalidades; llámense productos pesqueros, mineros y/o agrícolas, y movilizarla de manera unitizada, a granel, en contenedores, rodante, etc. Debe resaltarse que la Región Ancash dispone de un gran potencial de carga que justifica largamente invertir en lugares especializados para el almacenaje y embarque de todos sus productos, ejemplo:

- Una infraestructura especializada (Amarradero y Áreas de Almacenaje) para atender carga en Contenedores (Productos pesqueros de Chimbote y productos agrícolas del valle del Santa y futuro proyecto especial CHINECAS), dotándola de enchufes para Contenedores refrigerados, Grúas Pórtico de Muelle y Grúas de Patio, Equipos Reich Stacker, y Equipos especializados para transportar los Contenedores del almacén al muelle o viceversa.
- Un muelle (Amarradero) especializado para exportar productos mineros a granel (Mineral de: Tablones, Moro, Casma, etc.), incluyendo Almacenes cerrados con presión negativa para evitar la polución del medio ambiente, Faja transportadora encapsulada (Almacén/Muelle) y un Cargador Automático a Barcos (Shiploader).
- Un muelle (Amarradero) especializado para embarcar productos líquidos a granel (Aceite de pescado de Chimbote, Melaza y Etanol del Grupo Gloria), incluyendo Tanques de almacenamiento y tuberías a muelle.
- Un Muelle (Amarradero) Multipropósito para atender la Carga general (Harina de pescado en sacos, a granel, Fertilizantes, Azúcar en bolsas, etc.) debiendo contar cuando menos con una Grúa Móvil de Muelle y Equipamiento de patio.

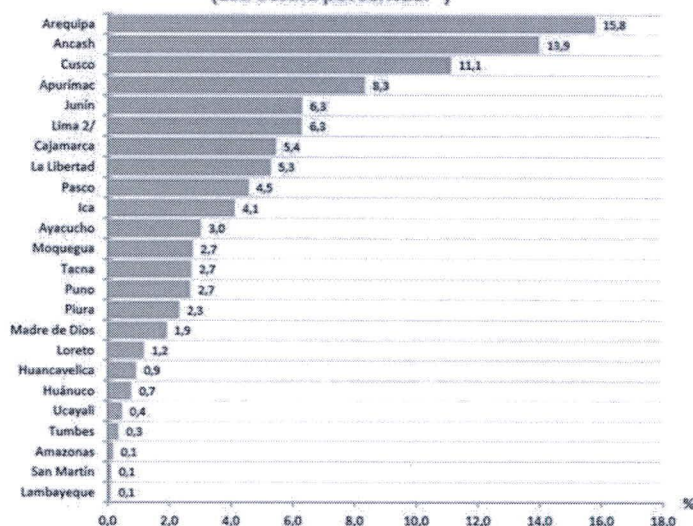
Conforme lo viene señalando el Instituto Nacional de Estadística e Información – INEI, a través de sus boletines anuales, la Región Ancash está considerada en lugares expectantes en cuanto al PBI y sus centros de producción (minería, pesca y acuicultura, agricultura) Ver los siguientes gráficos:

**PRODUCTO BRUTO INTERNO, SEGÚN DEPARTAMENTOS: 2018**  
 (Variación porcentual<sup>1/</sup> anual)

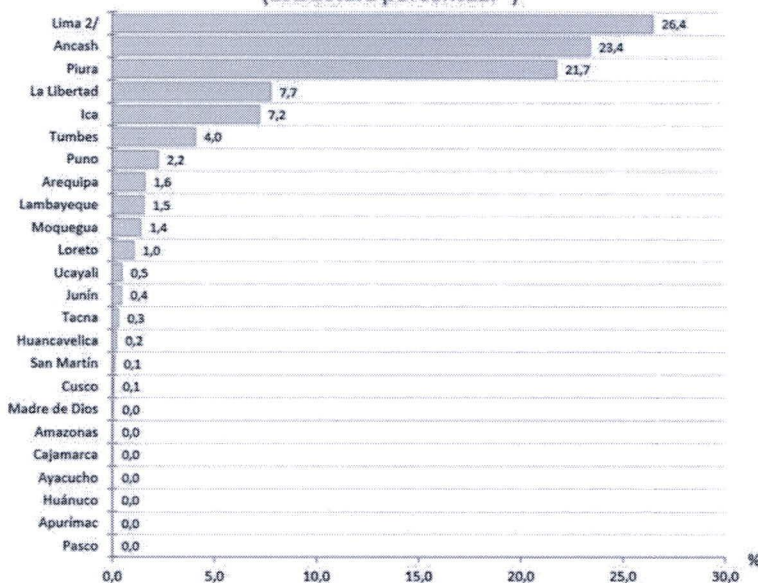


<sup>1/</sup> Corresponde a la variación porcentual del índice de volumen físico.  
 Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática

**EXT. DE PETRÓLEO, GAS, MINERALES Y SERV. CONEXOS:**  
**VALOR AGREGADO BRUTO 2018**  
 (Estructura porcentual<sup>1/</sup>)



**PESCA Y ACUICULTURA: VALOR AGREGADO BRUTO 2018**  
 (Estructura porcentual<sup>1/</sup>)

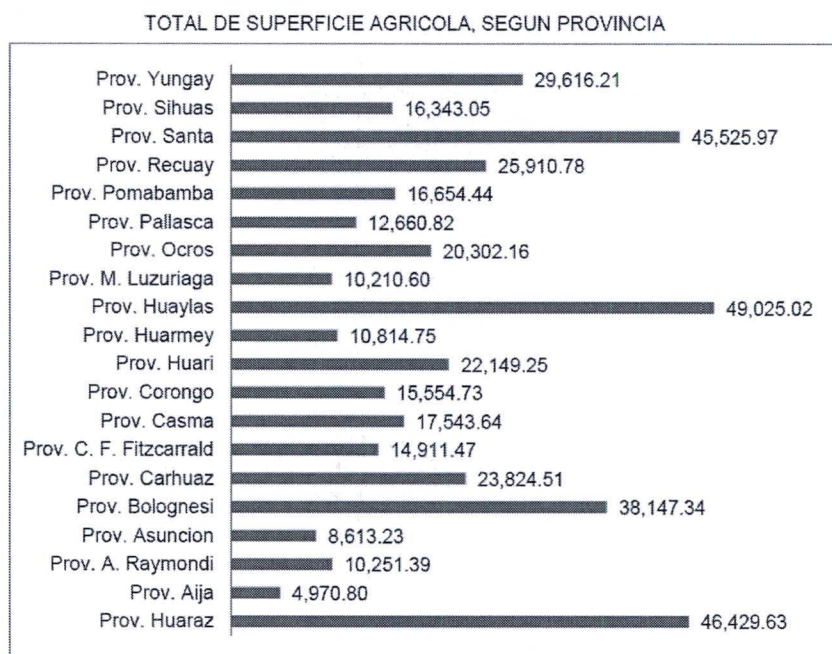


- a) En cuanto a la producción minera, la Región Áncash registra Noventa y Cuatro (94) unidades de exploración y producción minera. De acuerdo al Ministerio de Energía y Minas (MEM), la región de Áncash tiene Cincuenta y Tres (53) unidades en producción. La minería en la región representa una extensión de 86,722 hectáreas.

El reporte "Principales Unidades Mineras en producción", el Ministerio de Energía y Minas precisa que los principales productos mineros en la Región Ancash son: Cobre, molibdeno, plomo, zinc, oro, plata, arsénico, bismuto, manganeso, tungsteno; mientras que en la minería no metálica destacan el carbón antracita, carbón bituminoso, calcita, hormigón, piedra, pizarra, travertino, yeso, carbón grafito.

También se destaca la futura proyección minera a cargo de la empresa NEXA Resources (ex empresa MILPO). El proyecto Magistral ubicado en el distrito de Conchucos, provincia de Pallasca, y el proyecto Hilarión-El Padrino, distrito de Huallanca, Provincia de Bolognesi, el cual está conformado por 70 propiedades mineras que abarcan un total de 20,504 hectáreas en la provincia de Bolognesi, Ancash.

- b) Respecto de los pronósticos de carga agrícola (Espárragos, Mangos, Paltas y otras frutas, etc.), cuyo transporte marítimo se efectúa en Contenedores, la Región Ancash cuenta con una importante superficie agrícola, tal como lo acredita el INEI con el siguiente gráfico:



FUENTE: INEI

La Región Ancash, en el año 2019, ha producido más de 740 mil toneladas de carga que ha salido en 50,000 Contenedores por los puertos del Callao; más de 142 mil toneladas que ha salido en 9,500 Contenedores por el Puerto de Paita;

más de 136 mil toneladas que han salido en 9,200 Contenedores por el Puerto de Salaverry. La carga movilizada en Contenedores de 20 y 40 pies está constituida por: Harina de pescado, Azúcar, Aceite de pescado, Espárragos, Alcachofa, Pimiento, Pescado; y en Contenedores refrigerados de 40 pies: Arándano, Palta, Mango, Uva, Espárragos, Pescado congelado, frutas diversas.

Según datos de la Asociación de Exportadores del Perú (ADEX), respecto al 2019, el valor de las exportaciones del país creció en 12% durante el 2021, con lo cual el sector exportador a nivel nacional ha logrado superar sus niveles prepandemia. En Áncash, las exportaciones registraron un crecimiento de 9%, al pasar de US\$ 3,897 millones en 2019 a US\$ 4,251 millones en 2021.<sup>3</sup>

### **Periodo 2012 – 2021**

En los últimos diez años, la evolución de las exportaciones en Áncash ha mostrado dos tendencias. Entre 2012 y 2016, el monto exportado se redujo casi a la mitad, al caer de US\$ 5,047 millones a US\$ 2,656 millones. Ello debido, principalmente, a los menores envíos de cobre por parte de la compañía minera Antamina, que concentra más del 90% de la producción de este metal en la región. Desde entonces, la tendencia se revirtió hasta llegar progresivamente a los US\$ 4,518 millones en 2018 y, aunque el monto exportado cayó 14% en 2019, luego se mantuvo en crecimiento hasta el 2021.

Resalta que, en este periodo, casi la totalidad de las exportaciones ancashinas estuvieron compuestas por bienes tradicionales del sector minería (82%) y el sector pesquero (13%). De esta manera, la dinámica de las exportaciones en la región respondió principalmente a la evolución de los envíos de minerales al exterior.

### **Exportaciones 2021**

En el 2021, el valor de las exportaciones ancashinas alcanzó los US\$ 4,251 millones, superando el promedio exportado en los cinco años anteriores (US\$ 3,738 millones). A nivel sectorial, este crecimiento se vio impulsado por las mayores exportaciones mineras, que se expandieron en 1.7% respecto al 2019. Por su parte, los sectores de mayor crecimiento en la región fueron pesca (30%) y agropecuario (56%).

---

<sup>3</sup> Instituto Peruano de Economía, IPE - <https://www.ipe.org.pe/portal/ancash-evolucion-de-las-exportaciones-en-el-2021/>

Los productos con mayor peso en la canasta exportadora de Áncash para el 2021 fueron cobre (57%) y zinc (15%), seguidos de harina de pescado (12%) y aceite de pescado (5%). En cuanto a los principales mercados, tanto los envíos mineros como los pesqueros se destinaron principalmente a China y Alemania, mientras que los productos agropecuarios se enviaron en mayor medida a Estados Unidos.

A nivel mensual, se observa que las exportaciones de la región cayeron fuertemente a partir del segundo semestre del año, pasando de un valor mensual de US\$ 476 millones en julio a US\$ 29 millones en diciembre. Esta situación estaría relacionada con la caída en las exportaciones de cobre, debido a las dificultades de Antamina para operar con normalidad en la región ante los conflictos con las comunidades aledañas.

### **Perspectivas 2022**

Dado que el cobre representa más de la mitad de la canasta exportadora de la región, el resultado del 2022 estará muy influenciado por el precio de este metal. Al respecto, el BCRP estima una caída del precio del cobre en 4.9% durante el 2022, lo que afectaría los ingresos fiscales y la generación de empleo formal de la región. Asimismo, en vista del impacto negativo de los conflictos sociales sobre la producción minera, se requiere mejorar las capacidades del Estado para manejar este tipo de conflictos.

En razón de las consideraciones que anteceden, esencialmente, a la anticuada e inexistente infraestructura portuaria actual del TP Chimbote, así como el importante potencial de carga de la Región Ancash, justifica largamente invertir en el desarrollo de nueva infraestructura portuaria, a fin que los centros de producción de la región no se vean afectados con inútiles sobrecostos por el traslado de sus productos a otros Terminales Portuarios nacionales para su exportación y/o importación.

### **1.2. TRANSFERENCIA DEL TERMINAL PORTUARIO**

Con motivo de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional y D.S. 027-2011-MTC, el 31 de julio del 2013, se concreta la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al Gobierno Regional de Áncash.

Para materializar la transferencia mencionada, se extendió la Ley 29731 que crea la Unidad Ejecutora: "Terminal Portuario de Chimbote".

### 1.3. CONVENIO MARCO PARA EL DESARROLLO DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE

El 26 de marzo de 2019, el Gobierno Regional de Áncash - GRA, suscribe el convenio con la Autoridad Portuaria Nacional - APN, un convenio marco de colaboración interinstitucional, con el objeto de desarrollar un proyecto integral para el diseño, construcción, financiamiento y explotación de un Terminal Multipropósito en el puerto de Chimbote.

Participaron en el mencionado convenio la Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la Autoridad Portuaria Regional de Áncash.

El convenio establece que la Autoridad Portuario Nacional – APN, debe cumplir con, entre otros:

- Gestionar el saneamiento físico y legal de los terrenos necesarios para llevar a cabo el proyecto. **No ha cumplido.**
- Mantener informado al Gobierno Regional de Áncash, a través de la Autoridad Portuaria Regional de Áncash, sobre el desarrollo y ejecución del convenio. **No viene cumpliendo.**
- Encargar a Proinversión el desarrollo del proceso de promoción del proyecto integral, previa coordinación con el Gobierno Regional de Áncash, a través de la Autoridad Portuaria Regional de Áncash. **No ha cumplido.**
- Garantizar y respetar la participación del Gobierno Regional de Áncash en el desarrollo del proyecto integral. **No cumple.**
- Garantizar que, al término del Contrato de Concesión, el terreno, la infraestructura y el equipamiento continuarán formando parte de la titularidad del Gobierno Regional de Áncash.

### CONCLUSION:

En el análisis de los compromisos de la Autoridad Portuario Nacional se concluye que no está cumpliendo como corresponde perjudicando el desarrollo y modernización del Terminal Portuario de Chimbote. El Terminal está quedando rezagado en comparación con terminales que tienen proyectado inversiones económicas significativas como Matarani 282 millones de dólares, Callao zona sur 627 millones 410 mil \$, Paita 311 millones 640 mil de \$, Callao zona Norte

925 millones 360 mil \$, Pisco-Paracas 249 millones 120 mil \$ y, Salaverry 229 millones de dólares.



#### 1.4. MARCO LEGAL DEL PROYECTO DE LEY

**Constitución Política del Perú Artículo 188.** - *La descentralización es una forma de organización democrática y constituye una política permanente de Estado, de carácter obligatorio, que tiene como objetivo fundamental el desarrollo integral del país.* **Artículo 191.-** *Los gobiernos regionales tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia.*

**Ley N° 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales Artículo 3.- Finalidad** *La descentralización tiene como finalidad el desarrollo integral, armónico y sostenible del país, mediante la separación de competencias y funciones, y el equilibrado ejercicio del poder por los tres niveles de gobierno, en beneficio de la población.* **Artículo 9.- Competencias constitucionales** e) *Promover el desarrollo socioeconómico regional y ejecutar los planes y programas correspondientes.* **Artículo 10.- Competencias exclusivas y compartidas establecidas en la Constitución y la Ley de Bases de la Descentralización** *Los gobiernos regionales ejercen las competencias exclusivas y compartidas que les asigna la Constitución, la Ley de Bases de la Descentralización y la presente Ley, así como las competencias delegadas que acuerden entre ambos niveles de gobierno.* **1. Competencias Exclusivas** a) *Planificar el desarrollo integral de su región y ejecutar los programas socioeconómicos correspondientes, en armonía con el Plan Nacional de Desarrollo.*

**Ley del Sistema Portuario Nacional Ley N° 27943 Artículo 1.- Objeto y finalidad** *La presente Ley regula 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.*

**DECRETO SUPREMO N° 011-200B-MTC Artículo 1°.** - *Determinación de las Autoridades Portuarias Regionales Incorporar al Plan Nacional de Desarrollo Portuario, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2005-MTC. el numeral 11 - Determinación de las Autoridades Portuarias Regionales, contenido en el Anexo que forma parte integrante del presente Decreto Supremo, dejándose sin efecto el Numeral S.1.4 del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.*

*Asimismo, en el Anexo I "Determinación de la Autoridades Portuarias Regionales Numeral 11 del PNDP, en el 11.2 Criterios para establecer las APR'S, incisos a). de la sostenibilidad económica. "Procurar que las APR's puedan sostenerse financiera mente con la generación de recursos propios. más los aportes que desembolse en su favor la APN y el Gobierno Regional respectivo. Se debe tener en cuenta que las Autoridades Portuarias Regionales sólo tienen competencias ejecutivas sobre las actividades y los servicios portuarios que se realicen en los puertos de alcance regional. B). La descentralización de la planificación portuaria. "Procurar que los puertos clasificados como puertos de alcance regional, en base a las potencialidades de generación de tráfico, tengan oportunidades de desarrollar y modernizar sus instalaciones.*

*De conformidad con el párrafo 4.4 del artículo 4° de la LSPN, las APR's elaboran los Planes Regionales de Desarrollo Portuario y los Planes Maestros de los puertos de alcance regional de titularidad pública y uso público que se encuentran bajo su jurisdicción, esto último en aplicación del artículo 13° del RLSPN. Las APR's al elaborar los Planes Regionales de Desarrollo Portuario y los Planes Maestros de los puertos bajo su jurisdicción. incorporan en dichos instrumentos sus proyecciones de crecimiento y modernización de la infraestructura portuaria. en concordancia con los objetivos regionales, provinciales y de desarrollo auto sostenible. Tanto los Planes Regionales de Desarrollo Portuario como los Planes Maestros, son aprobados por la Autoridad Portuaria Nacional.*

**DECRETO SUPREMO 027-2011-MTC Artículo 1.-** *Aprobar la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote, actualmente a cargo de la Empresa Nacional de Puertos S.A. -ENAPU S.A., al Gobierno Regional de Áncash, incluyendo los recursos asociados de acuerdo al Acta de Entrega y Recepción suscrita entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Gobierno Regional de Áncash.*



## **DECRETO SUPREMO N° 410-2015-EF - TÍTULO II MARCO INSTITUCIONAL**

Artículo 4.- Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada 4.1. El Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada está conformado por el Ministerio de Economía y Finanzas como ente rector, los Ministerios y organismos públicos del Gobierno Nacional, la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN, los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales. Se regula de manera unificada en lo técnico normativo, correspondiendo a las entidades públicas, la priorización y desarrollo de los proyectos de Asociación Público Privada y Proyectos en Activos.

## **DECRETO LEGISLATIVO n° 1224 TÍTULO I TÍTULO PRELIMINAR Artículo**

**1.- Objeto** La Ley marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, tiene por objeto establecer los procesos y modalidades de promoción de la inversión privada para el desarrollo de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a estos, proyectos de investigación aplicada y/o innovación tecnológica y la ejecución de proyectos en activos. **Artículo 2.- Ámbito de aplicación** El presente Decreto Legislativo es de aplicación a las entidades públicas pertenecientes al Sector Público No Financiero conforme lo dispuesto en la Ley N° 30099, Ley de Fortalecimiento de la Responsabilidad y Transparencia Fiscal.

## **II. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO**

El presente proyecto de ley, no genera gasto al erario nacional, cumpliendo con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, en concordancia con el 79° de la Constitución Política del Perú. La implementación será gradual, progresiva y sistemática asumida por las instituciones competentes con cargo a presupuesto institucional.

De otro lado, generará un costo beneficio positivo en el ámbito económico y social al promover la inversión privada sobre la base de normas constitucionales y de la legislación vigente.

Además, con la dación de la ley modificada contribuirá al desarrollo del comercio exterior, dinamizará la economía local y regional, promoverá la competencia portuaria, generará empleo directo e indirecto e incrementará los ingresos en Áncash.

### III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

El proyecto de ley no colisiona con la Constitución Política del Perú, fortalece la ley vigente ley n° 30781, ley que declara de interés nacional y necesidad pública la modernización del Terminal Portuario de Chimbote para la exportación, diversificación productiva y articulación territorial.

### IV. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta ley, se encuentra en armonía con la política de Estado 8° del Acuerdo Nacional Descentralización Política, Económica y Administrativa para Propiciar el Desarrollo Integral, Armónico y Sostenido del Perú *"Nos comprometemos a desarrollar una integral descentralización política, económica y administrativa, transfiriendo progresivamente competencias y recursos del gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales con el fin de eliminar el centralismo. Construiremos un sistema de autonomías políticas, económicas y administrativas, basado en la aplicación del principio de subsidiariedad y complementariedad entre los niveles de gobierno nacional, regional y local del Estado, con el fin de fortalecer éstos últimos y propiciar el crecimiento de sus economías"*. Asimismo, con la Política de Estado n° 21, *que plantea el mejoramiento de la infraestructura y vivienda. En lo que respecta al objetivo de desarrollar la infraestructura del país, señala que el Estado: (a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.*<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Acuerdo Nacional Tomado de: <https://www.acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado%E2%80%8B/politicas-de-estado-castellano/i-democracia-y-estado-de-derecho/3-afirmacion-de-la-identidad-nacional/>