CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
17 FEB. 2025
RECIBIDO
Firma: Hora: 7:10 PM

SUMILLA: LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL PUERTO DE CHANCAY

Proyecto de Ley

El Congresista **JORGE LUIS FLORES ANCACHI,** y los congresistas de la bancada Podemos Perú que rubrican el presente documento, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y según lo regulado por los artículos 67° 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan a consideración del Congreso de la Republica la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL:

LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL PUERTO DE CHANCAY

Título I
Disposiciones Generales

Artículo 1. Objeto de la Ley
La presente ley tiene como objeto fomentar el desarrollo y modernización de la infraestructura vial, ferroviaria, y logística conexa al Puerto de Chancay, mediante la planificación, construcción, ampliación, y mantenimiento de obras que faciliten su integración con los principales corredores económicos del país.

Artículo 2. Ámbito de Aplicación
La presente ley es aplicable a todos los proyectos de infraestructura relacionados con el Puerto de Chancay, incluyendo autopistas, carreteras, líneas férreas, centros logísticos y sistemas de conexión multimodal, en el marco de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N.° 27181) y la Ley de Concesiones de Obras Públicas (Decreto Legislativo N.° 1012).

Artículo 3. Declaratoria de Interés Nacional
Declárese de interés nacional la priorización de proyectos de infraestructura vinculados al Puerto de Chancay, con el objetivo de convertirlo en un eje logístico regional y global, fortaleciendo la competitividad del comercio exterior peruano.

Título II
Planificación y Ejecución de Infraestructura

Artículo 4. Autoridad Competente

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) será la entidad responsable de:

a) Identificar y priorizar los proyectos de infraestructura conexa al Puerto de Chancay.
b) Coordinar con gobiernos regionales, locales y entidades privadas para garantizar la ejecución de los proyectos.
c) Establecer lineamientos técnicos y estándares para la infraestructura vial y ferroviaria.

Artículo 5. Plan Nacional de Infraestructura Conexa

1. El MTC deberá elaborar un Plan Nacional de Infraestructura Conexa al Puerto de Chancay, en un plazo no mayor a 180 días desde la entrada en vigencia de esta ley.
2. El plan incluirá proyectos prioritarios como:
   a) Construcción y ampliación de autopistas de conexión directa.
   b) Desarrollo de un sistema ferroviario para transporte de carga.
   c) Instalación de centros logísticos y zonas de carga multimodal.

Título III
Financiamiento e Incentivos

Artículo 6. Financiamiento de Obras

1. Las obras de infraestructura conexa serán financiadas mediante:

   a) Presupuesto General de la República.
   b) Asociaciones Público-Privadas (APP).
   c) Fondos internacionales y préstamos de organismos multilaterales.

2. El MTC gestionará convenios con el sector privado para agilizar la inversión en infraestructura.

Artículo 7. Incentivos para la Participación Privada

Se modificará la Ley de Concesiones de Obras Públicas (Decreto Legislativo N.° 1012) para incluir incentivos específicos que fomenten la participación privada en proyectos relacionados con el Puerto de Chancay, tales como:

a) Exoneraciones tributarias parciales durante el periodo de construcción.
b) Garantías de estabilidad jurídica y contractual.

Título IV
Aspectos Ambientales y Sociales

Artículo 8. Evaluación de Impacto Ambiental

a) Todos los proyectos de infraestructura conexa al Puerto de Chancay deberán cumplir con las normativas ambientales establecidas en la Ley General del Ambiente (Ley N.º 28611).
b) El MTC y el Ministerio del Ambiente garantizarán la mitigación de impactos negativos sobre las comunidades locales y el ecosistema.

Artículo 9. Participación de las Comunidades Locales

a) Los proyectos deberán incluir un componente de consulta y participación ciudadana para las comunidades afectadas por la ejecución de las obras.
b) Se implementarán programas de capacitación y empleo local vinculados al desarrollo de infraestructura.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. - El Poder Ejecutivo, en un plazo no mayor a 90 días desde la promulgación de esta ley, deberá emitir el reglamento para su implementación.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. - El MTC implementará un programa piloto de conexión vial y ferroviaria entre el Puerto de Chancay y los principales centros logísticos de Lima y Callao en un plazo no mayor a 12 meses.

Lima, enero de 2025

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
JORGE LUIS FLORES ANCACHI

JORGE LUIS FLORES ANCACHI
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **18** de **febrero** de **2025**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 10242/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES; y**
2. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I.- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Puerto de Chancay, concebido como un proyecto estratégico para el comercio exterior del Perú, tiene el potencial de convertirse en un importante eje logístico y de transporte para conectar el país con mercados internacionales, particularmente Asia. Sin embargo, su desarrollo enfrenta limitaciones significativas debido a la insuficiencia y precariedad de la infraestructura vial, ferroviaria y logística que permita su integración eficiente con los principales corredores económicos nacionales e internacionales.

Actualmente, las rutas terrestres que conectan al Puerto de Chancay con Lima y otras regiones del país no están diseñadas para soportar el volumen de tráfico pesado que se espera con la operación a plena capacidad del puerto. Esta falta de infraestructura adecuada genera cuellos de botella logísticos que incrementan los costos de transporte y disminuyen la competitividad del puerto en relación con otros terminales de la región.

La ausencia de un plan integral para el desarrollo de infraestructura conexa al puerto ha llevado a problemas ambientales y sociales en las zonas aledañas. El incremento del tráfico vehicular pesado y la falta de planificación adecuada generan contaminación ambiental, afectando tanto a los ecosistemas locales como a las comunidades cercanas. Además, la falta de participación de las comunidades en el diseño y ejecución de proyectos genera conflictos sociales.

El retraso en la planificación y ejecución de infraestructura estratégica ha desincentivado a potenciales inversionistas privados que podrían participar en la construcción y mantenimiento de las conexiones al puerto. Las condiciones actuales no ofrecen incentivos atractivos ni garantías suficientes para asegurar la participación privada en proyectos de largo plazo.

El transporte ferroviario, una de las opciones más eficientes y sostenibles para movilizar grandes volúmenes de carga, es inexistente en las conexiones al

Puerto de Chancay. Esto representa una desventaja competitiva frente a otros puertos que ya cuentan con redes ferroviarias integradas.

No existen centros logísticos ni zonas de carga multimodal adecuadas en las inmediaciones del puerto que permitan el almacenamiento, distribución y transporte eficiente de mercancías. Esto aumenta los tiempos de entrega y los costos operativos para los exportadores e importadores.

Sin una infraestructura conexa adecuada, el Puerto de Chancay no podrá operar a su máxima capacidad ni cumplir con su propósito de convertirse en un hub logístico internacional. Esto afecta directamente la competitividad del comercio exterior peruano, limitando el acceso a mercados internacionales y reduciendo la capacidad del país para aprovechar acuerdos comerciales estratégicos.

La falta de infraestructura vial, ferroviaria y logística adecuada es el principal obstáculo para el desarrollo pleno del Puerto de Chancay. Es urgente implementar un marco normativo que priorice, financie y garantice la ejecución de proyectos de infraestructura conexa, integrando el puerto con los principales corredores económicos nacionales e internacionales. Esta medida no solo beneficiará al comercio exterior, sino que también impulsará el desarrollo regional, mejorará la sostenibilidad ambiental y fortalecerá la competitividad del Perú en el mercado global.

II.- MARCO NORMATIVO.

1. Constitución Política del Perú

La Constitución establece los principios fundamentales que sustentan la presente propuesta:

- **Artículo 58:** Reconoce el rol del Estado en la promoción de la actividad económica privada y su orientación hacia el desarrollo económico y social.
- **Artículo 59:** Declara como deber del Estado promover el comercio exterior y fomentar la inversión privada en sectores estratégicos.

- **Artículo 66:** Reconoce que el uso sostenible de los recursos naturales es clave para el desarrollo nacional.

2. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N.º 27181)

Esta ley regula la planificación y ejecución de infraestructura de transporte en el territorio nacional. Sin embargo, no aborda de manera específica la infraestructura conexa a puertos estratégicos como Chancay, lo que evidencia la necesidad de incluir disposiciones específicas.

3. Ley de Concesiones de Obras Públicas (Decreto Legislativo N.º 1012)

Establece el marco legal para la participación privada en proyectos de infraestructura pública. Su aplicación puede ser complementada para incluir incentivos específicos en proyectos relacionados con el Puerto de Chancay.

4. Ley General del Ambiente (Ley N.º 28611)

Proporciona las bases para la gestión ambiental en el desarrollo de infraestructura, promoviendo la mitigación de impactos ambientales y sociales. Su adecuada implementación es crucial para garantizar que los proyectos de infraestructura conexa sean sostenibles.

5. Ley de Promoción de Inversiones (Decreto Legislativo N.º 757)

Promueve la inversión privada en sectores estratégicos. Sin embargo, la falta de incentivos específicos para infraestructura conexa a puertos limita su impacto en proyectos de gran escala como los relacionados con el Puerto de Chancay.

6. Plan Nacional de Infraestructura 2021-2030

Aunque incluye proyectos estratégicos, este plan no prioriza de manera suficiente las conexiones al Puerto de Chancay, lo que refuerza la necesidad de una norma específica que garantice su desarrollo.

III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN

1. Complementariedad con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

La presente ley complementará las disposiciones de la Ley N.º 27181 al incorporar medidas específicas para la planificación, construcción y mantenimiento de infraestructura vial y ferroviaria conexa al Puerto de Chancay. Esto garantizará que las disposiciones existentes sean aplicables a proyectos estratégicos de integración logística.

2. Fortalecimiento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas

La nueva ley incentivará la participación privada en proyectos de infraestructura conexa mediante ajustes en los marcos financieros y tributarios. Aunque no modificará directamente el Decreto Legislativo N.º 1012, promoverá su aplicación en proyectos estratégicos.

3. Impacto en el Desarrollo Sostenible

La norma refuerza el cumplimiento de la Ley General del Ambiente (Ley N.º 28611) al garantizar que los proyectos de infraestructura conexa consideren la mitigación de impactos ambientales y la inclusión de las comunidades locales. Esto promoverá una planificación más sostenible y participativa.

4. Priorización en el Plan Nacional de Infraestructura

La entrada en vigencia de la norma permitirá que el Puerto de Chancay y su infraestructura conexa sean considerados como proyectos prioritarios dentro del Plan Nacional de Infraestructura, asegurando su implementación con carácter estratégico.

5. No Conflicto con Normas Vigentes

La norma no generará conflictos con el marco legal actual, ya que sus disposiciones se centran en complementar y fortalecer leyes existentes sin

necesidad de modificaciones estructurales. Su implementación facilitará la articulación de políticas públicas en transporte, comercio exterior y sostenibilidad.

La vigencia de esta norma permitirá un avance significativo en la conectividad y competitividad del Puerto de Chancay, sin generar conflictos normativos. Además, fortalecerá las leyes existentes al proporcionar un marco específico para la infraestructura conexa, promoviendo el desarrollo económico sostenible y el comercio exterior del Perú.

IV. COSTO-BENEFICIO

Costos Asociados

1. **Inversión en Infraestructura Vial y Ferroviaria**
   - Construcción y modernización de autopistas, carreteras y sistemas ferroviarios que conecten al Puerto de Chancay con los principales corredores económicos.
   - **Costo estimado:** S/. 3,000 millones en un periodo de 5 años.
2. **Implementación de Centros Logísticos**
   - Desarrollo de zonas de carga multimodal y almacenamiento en las inmediaciones del puerto.
   - **Costo estimado:** S/. 800 millones en un periodo de 3 años.
3. **Programas de Mitigación Ambiental y Social**
   - Implementación de medidas para reducir el impacto ambiental y promover la participación de comunidades locales.
   - **Costo estimado:** S/. 200 millones.
4. **Gestión y Monitoreo**
   - Establecimiento de sistemas de planificación, seguimiento y evaluación de proyectos.
   - **Costo estimado:** S/. 50 millones anuales.

Beneficios Esperados

1. **Incremento del Comercio Exterior**
   - Mejora de la competitividad del Puerto de Chancay como un hub logístico internacional, permitiendo el manejo de mayores volúmenes de carga.
   - **Impacto económico estimado:** Incremento en exportaciones por S/. 10,000 millones anuales.
2. **Reducción de Costos Logísticos**
   - Disminución del tiempo y costo de transporte para exportadores e importadores.
   - **Ahorro estimado:** 15-20% en costos logísticos.
3. **Generación de Empleo**
   - Creación de empleos directos e indirectos durante la construcción y operación de la infraestructura.
   - **Impacto estimado:** 50,000 empleos directos e indirectos.
4. **Desarrollo Regional**
   - Fomento de actividades económicas en las regiones aledañas al puerto, impulsando la integración de pequeñas y medianas empresas.
   - **Impacto regional:** Incremento del PBI en las regiones cercanas en un 5-10%.
5. **Sostenibilidad Ambiental**
   - Reducción de la huella de carbono mediante el uso de sistemas ferroviarios y el cumplimiento de estándares ambientales internacionales.

Relación Costo-Beneficio

El costo total estimado de S/. 4,050 millones será ampliamente compensado por los beneficios económicos, sociales y ambientales proyectados, posicionando al Puerto de Chancay como un motor de desarrollo para el Perú.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La propuesta se alinea directamente con los principios y políticas del **Acuerdo Nacional**, en los siguientes aspectos:

1. **Principio de Competitividad**
   - La ley promueve la modernización de la infraestructura para mejorar la posición del Perú en el comercio internacional, fortaleciendo su competitividad global.
2. **Política de Desarrollo Económico Sostenible**
   - El desarrollo del Puerto de Chancay como un hub logístico fomenta un crecimiento económico inclusivo, sostenible y orientado a la integración comercial.
3. **Política de Descentralización**
   - La ley fomenta el desarrollo regional al impulsar infraestructura en las zonas aledañas al puerto, reduciendo las brechas de conectividad y equidad territorial.
4. **Política de Protección Ambiental**
   - La inclusión de medidas ambientales asegura que el desarrollo de la infraestructura conexa sea sostenible y minimice los impactos negativos.
5. **Política de Integración Nacional e Internacional**
   - La norma fortalece la integración del país con mercados internacionales, en línea con los objetivos de los acuerdos comerciales firmados por el Perú.
6. **Política de Infraestructura para el Desarrollo**
   - La ley responde a la necesidad de priorizar proyectos estratégicos de infraestructura, articulando inversiones públicas y privadas para un desarrollo eficiente.

La propuesta está plenamente vinculada a los compromisos del Acuerdo Nacional, contribuyendo al desarrollo sostenible, la integración regional y la competitividad del Perú en el comercio global. Su implementación tendrá impactos positivos en el crecimiento económico y el bienestar social del país.

Arq. JORGE LUIS FLORES ANCACHi
Congresista de la República