



Comisión de Transportes y Comunicaciones

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

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025 Primera Legislatura Ordinaria

Señor presidente:

Han sido remitidos para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, las siguientes proposiciones legislativas:

- Proyecto de Ley **4699/2022-CR**, presentado por el grupo parlamentario Perú Bicentenario, a iniciativa del congresista Jorge Alfonso Marticorena Mendoza, por el que propone la **"Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la emergencia en la operatividad, mantenimiento y la modernización de la infraestructura de los puertos y terminales fluviales y lacustres en todo el territorio nacional"**.
- Proyecto de Ley **7979/2023-CR**, presentado por el grupo parlamentario Somos Perú, a iniciativa del señor congresista José Enrique Jerí Oré, por el que propone la **"Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la creación, mejoramiento y modernización de terminales portuarios"**.
- Proyecto de Ley **8213/2023-CR**, presentado por el grupo parlamentario Cambio Democrático – Juntos por el Perú a iniciativa del señor congresista Víctor Raúl Cutipa Ccama, por el que propone la **"Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la modernización, ampliación y mejora del terminal portuario de Ilo – ENAPU"**.
- Proyecto de Ley **8730/2024-CR**, presentado por el grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista Elvis Hernán Vergara Mendoza, por el que propone la **"Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del proyecto rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa"**.

El presente dictamen fue aprobado por unanimidad, en la primera sesión ordinaria descentralizada de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en la ciudad de Chiclayo en Lambayeque, el 30 de setiembre de 2024, contando con los votos a favor de los señores congresistas Hilda Marleny Portero López, Magaly Rosmery Ruiz Rodríguez, Nilza Merly Chacón Trujillo, Segundo Acuña Peralta, Guido Bellido Ugarte, Hamlet Echeverría Rodríguez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Alex Randu Flores Ramírez, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Segundo Toribio Montalvo Cubas, Vivian Olivos Martínez, Karol Ivett Paredes Fonseca, Kelly Roxana Portalatino Ávalos, Cheryl Trigozo Reátegui, Héctor Valer Pinto, Oscar Zea Choquechambi y Jorge Arturo Zeballos Aponte.

No hubo votos en contra, ni abstenciones.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

El Proyecto de Ley 4699/2022-CR, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 11/04/2023 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 13/04/2023.

El Proyecto de Ley 7979/2023-CR fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 29/05/2024 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 30/05/2024 como única comisión dictaminadora.

El Proyecto de Ley 8213/2023-CR fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 14/06/2024 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 18/06/2024 como única comisión dictaminadora.

El Proyecto de Ley 8730/2024-CR fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 27/08/2024 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 29/08/2024 como única comisión dictaminadora.

Admisibilidad de los Proyectos de Ley 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR y 8730/2024-CR

Las iniciativas legislativas en estudio cumplen con los requisitos generales y específicos establecidos en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República para la admisibilidad de los proyectos de ley, por lo que se procedió a solicitar opiniones y a realizar el estudio correspondiente; asimismo, se ha tomado en consideración para su estudio el artículo 76 del Reglamento del Congreso, referido a la relación que se tiene con la Agenda 2023-2024¹ aprobada de conformidad con el artículo 29² y las políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional.

La materia que se pretende regular con el Proyecto de Ley 8730/2024-CR está normada en la Ley 30928, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto de infraestructura portuaria "Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa", justifica y autoriza la expropiación de inmuebles. Por esta razón se le menciona, pero no se le incluye en la fórmula legal del dictamen.

1.2 Antecedentes parlamentarios

Los proyectos de ley tienen como antecedentes legislativos en el Periodo Legislativo 2016-2021 los siguientes:

¹ La Agenda Legislativa es un instrumento concertado de planificación del trabajo parlamentario en materia legislativa y que el debate de los proyectos de ley ahí contenidos tiene prioridad, tanto en las comisiones como en el Pleno del Congreso

² Artículo 29.

(...)

Al inicio del Periodo Anual de Sesiones, los Grupos Parlamentarios y el Consejo de Ministros presentarán una propuesta detallando los temas y proyectos de ley que consideren necesario debatir y aprobar durante dicho periodo. El Pleno del Congreso votará la inclusión en la Agenda Legislativa de estos proyectos, incluyéndose en la misma sólo a los que obtengan mayoría simple. El debate de estos proyectos de ley tiene prioridad, tanto en Comisiones como en el Pleno del Congreso, salvo lo dispuesto por el artículo 105 de la Constitución Política del Estado y no impide que puedan dictaminarse y debatirse otros proyectos.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

<u>06296/2020-CR</u>	28/10/2020	29/09/2020	Retirado	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL, LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN TERMINAL PORTUARIO ALMIRANTE MIGUEL GRAU DE TACNA
<u>06290/2020-CR</u>	28/10/2020	28/09/2020	Retirado	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA ""CONSTRUCCIÓN TERMINAL PORTUARIO ALMIRANTE MIGUEL GRAU DE TACNA
<u>06272/2020-CR</u>	16/07/2021	25/09/2020	Publicado El Peruano	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA ""CONSTRUCCIÓN TERMINAL PORTUARIO ALMIRANTE MIGUEL GRAU DE TACNA
<u>04372/2018-CR</u>	17/08/2021	23/05/2019	Al Archivo	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL TERMINAL PORTUARIO DE PUERTO MALDONADO
<u>04312/2018-CR</u>	17/08/2021	09/05/2019	Al Archivo	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA EJECUCIÓN DEL PLAN MAESTRO DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE (CONSTRUCCIÓN DE UN MUELLE MARGINAL EN EL PUERTO DE CHIMBOTE)
<u>03654/2018-CR</u>	18/03/2019	22/11/2018	Retirado	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA RECLASIFICACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE, A UNO DE ALCANCE NACIONAL
<u>03075/2017-PE</u>	11/04/2019	22/06/2018	Publicado El Peruano	LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA ""REHABILITACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PUCALLPA""
<u>02838/2017-CR</u>	17/08/2021	10/05/2018	Al Archivo	LEY QUE DISPONE EL ESTABLECIMIENTO DE LOS CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN REGIONAL DE DESARROLLO DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE, QUE CONTRIBUYA AL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL DEPARTAMENTO DE ANCASH
<u>02757/2017-CR</u>	17/08/2021	19/04/2018	Al Archivo	LEY QUE TRANSFIERE A TÍTULO GRATUITO EL TERRENO DE 04 HECTÁREAS DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE, UBICADO EN EL DISTRITO DE CHIMBOTE, PROVINCIA DEL SANTA, DEPARTAMENTO DE ANCASH, A FAVOR DEL GOBIERNO REGIONAL DE ANCASH
<u>01652/2016-CR</u>	05/06/2018	12/07/2017	Publicado El Peruano	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE EN EL DEPARTAMENTO DE ANCASH
<u>01277/2016-CR</u>	05/06/2018	21/04/2017	Publicado El Peruano	LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN DEL TERMINAL PARA CONTENEDORES Y MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE

Fuente: Proyectos de Ley y Resoluciones Legislativa 2016-2021³

³ Resultados de Búsqueda (congreso.gob.pe)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITURIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

II. Contenido de los proyectos de ley

El Proyecto de Ley 4699/2022-CR, consta de cinco artículos (5) y una única Disposición Complementaria Final.

El artículo 1 esta referido al objeto de la ley declarando de necesidad publica e interés nacional, la emergencia en la operatividad, mantenimiento y la modernización de la infraestructura de los puertos y terminales marítimos, fluviales y lacustres en todo el territorio nacional, así mismo declarar de interés estratégico que propenda al crecimiento y desarrollo económico del Perú.

El artículo 2 esta referido a la finalidad de la ley, señalando que la norma tiene como finalidad, promover la competitividad, productividad y eficiencia en la gestión del sistema portuario marítimo, fluvial y lacustre, que contribuya al fortalecimiento del flujo comercial interno y externo del Perú, el tercer artículo esta referido a la declaración de prioridad nacional la asignación de recursos en el pliego presupuestal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para fines de mantenimiento, operatividad y modernización de la infraestructura del sistema portuario marítimo, fluvial y lacustre en todo el territorio nacional, el artículo 4 esta referido a la declaración de interés estratégico nacional la modernización de la infraestructura y operatividad portuario marítimo, fluvial y lacustre en todo el territorio del Perú, teniendo como fin afianzar la competitividad internacional, las ventajas comparativas y mejorar la posesión geopolítica del Perú, y finalmente el artículo 5 está referido a la vigencia y aplicación de la ley indicando que la presente ley se aplica al Sistema Portuario Nacional que incluye puertos, terminales y caletas, en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre y en todo el territorio nacional.

La única Disposición Complementaria Final esta referido al Plan Estratégico Nacional - PEN, encargando al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la elaboración de dicho Plan a corto, mediano y largo plazo del Sistema Portuario Nacional marítimo, fluvial y lacustre.

El Proyecto de Ley 7979/2023-CR, consta de dos artículos (2) y dos (02) Disposiciones Complementarias Finales, el artículo 1 tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la creación, mejoramiento y modernización de terminales portuarios a cargo del Estado mediante la promoción de mecanismos de participación pública y/o privada en todas sus modalidades.

El artículo 2 esta referido declarando de interés nacional y necesidad pública la creación, mejoramiento y modernización de terminales portuarios de Matarani, Paita, Yurimaguas, San Martín-Paracas, Salaverry, Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa, a fin de dinamizar e impulsar el desarrollo económico, promover el comercio exterior, generar empleo, atraer inversiones, reducir costos logísticos y mejorar la competitividad del país en Sudamérica.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

Propone dos Disposiciones Complementarias Finales. La primera referida a la vigencia de la ley y la segunda a la participación de las autoridades competentes⁴.

El Proyecto de Ley 8213/2023-CR, consta de dos artículos (2) y una (1) única Disposición Complementaria Final, el artículo 1 tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional los estudios de preinversión y la inversión por modernización, ampliación y mejora del terminal portuario de Ilo —ENAPU, en la provincia de Ilo, del departamento Moquegua, a fin de coadyuvar al mejoramiento del servicio portuario con relación al Terminal Portuario Multipropósito Chancay.

El artículo 2 esta referido a la declaratoria de necesidad pública, los estudios de preinversión y la inversión por modernización, ampliación y mejora del terminal portuario de Ilo - ENAPU, en la provincia de Ilo, del departamento de Moquegua.

La única Disposición Complementaria Final esta referida a las acciones de desarrollo, facultando al Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Autoridad Portuaria Nacional, Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, Agencia de Promoción de Inversión Privada; así como el Gobierno Regional de Moquegua y Municipalidad Provincial de Ilo, realizar las acciones necesarias para el desarrollo de los estudios de preinversión y la inversión que conlleve a la modernización, ampliación y mejora del terminal portuario de Ilo - ENAPU, en coordinación con la Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A.⁵

El Proyecto de Ley 8730/2024-CR, consta de dos artículos (2) y una (1) única Disposición Complementaria Final, el artículo 1 tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la Construcción del Proyecto denominado Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa.

El artículo 2 esta referido a la finalidad de la ley como la priorización de la Construcción del Proyecto denominado Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa, a fin de mejorar la calidad de vida y las condiciones de embarque y desembarque fluvial de carga y de pasajeros del departamento de Ucayali.

La única Disposición Complementaria Final esta referida a las acciones de gestión, encargándose al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el cumplimiento de la ley, conforme a sus funciones y atribuciones, en coordinación con la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Proinversión realice las acciones necesarias para la Construcción del Proyecto denominado Rehabilitación de Terminal Portuario de Pucallpa⁶.

⁴ PL N° 07979/2023-CR (congreso.gob.pe)

⁵ PL N° 08213/2023-CR (congreso.gob.pe)

⁶ PL N° 08730/2024-CR (congreso.gob.pe)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

III. Marco normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú. Artículos 43 y 79.
- Reglamento del Congreso de la República
- Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental
- Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional
- Decreto Supremo N° 009-2012-MTC, Decreto Supremo que aprueba Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
- Decreto Supremo N° 010-2015-MTC, Modificación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario por incorporación del Plan Maestro del Terminal Portuario de Lambayeque.
- Decreto Supremo N° 242-2022-EF, Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025.
- Resolución de Acuerdo de Directorio N°0107-2019-APN-DIR, Norma que dicta los lineamientos mínimos para la elaboración del Plan de Continuidad Operativa de los terminales portuarios a nivel nacional.

III.2 Legislación comparada

CHILE:

Ley N° 19.542, Moderniza el Sector Portuario Estatal (19.12.1997)⁷

BRASIL:

Ley Federal N. 8630, Ley de Modernización de los Puertos.

Ley 12.815/2013, Lei dos Portos y sus modificaciones.

IV. Análisis de los proyectos de ley

IV. 1 Análisis técnico

Declaración de necesidad pública e interés nacional⁸

Las propuestas normativas que incorporen las categorías necesidad pública e interés nacional deberán tener como objetivo el bienestar de la sociedad y reconducir a la satisfacción de los derechos fundamentales, lo cual tendrá como fin último la protección de la dignidad de la persona

⁷ Microsoft Word - LEY_19542_EMPRESAS PORTUARIAS (subtrans.gob.cl)

⁸ Informe Legal N° 036-2013-JUS/DNAJ —10 de abril de 2013— Informe Legal sobre la naturaleza jurídica e implicancias de las normas consideradas "declaraciones de necesidad pública e interés nacional".

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y
8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA
LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO,
AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES
PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA**

humana, atendiendo a los siguientes parámetros: que su contenido esté vinculado al bien común, que se contribuya a la realización de la dignidad humana, que se fortalezcan los principios democráticos y la convivencia pluralista, que permita evaluar otros dispositivos normativos que contengan derechos y deberes constitucionales, así como legales, que integre un proceso de toma de decisión y sea materializado por los entes competentes del Estado.

En aquellos dispositivos normativos en los que se incluyan las nociones jurídicas necesidad pública e interés nacional, se generan, en la mayoría de casos, una serie de efectos de los cuales se vislumbra que el Estado debe cumplir una serie de obligaciones que devienen en resultados cuantitativos y cualitativos. Respecto al primer resultado, implica que, para la ejecución de las prestaciones estatales resulte necesario que se autorice una transferencia de partida presupuestal para el sector correspondiente; mientras que, con referencia al segundo resultado se procura mejorar progresivamente la calidad de vida de los ciudadanos, lo cual deviene en brindar un mayor bienestar a la sociedad.

Red de puertos marítimos

Nuestro país se distingue por una amplia red de puertos marítimos a lo largo de su extensa costa, desde el norte hasta el sur. Estos no solo son cruciales para el intercambio comercial nacional e internacional, sino también para el desarrollo económico y la integración global. Sin embargo, muchos enfrentan desafíos, como la necesidad de modernizar infraestructuras y equipos, y optimizar procesos para aumentar la eficiencia y reducir los tiempos de espera.

En la región amazónica, contamos con puertos fluviales estratégicamente ubicados en ríos clave como el Amazonas, el Ucayali y el Marañón. Facilitan el transporte de productos desde zonas remotas hacia centros urbanos y otros puertos, mejorando el acceso a los mercados.

Estos puertos enfrentan dificultades como la accesibilidad limitada, infraestructura obsoleta y problemas de seguridad debido a la falta de vigilancia adecuada. Además de regulaciones complejas y burocracia excesiva que dificultan su operación y desarrollo. En la región andina, destacan los puertos lacustres en el Lago Titicaca, el lago navegable más alto del mundo. Son vitales para la conectividad entre comunidades ribereñas y el transporte de carga y pasajeros en esta importante zona fronteriza entre Perú y Bolivia. En la actualidad tienen retos similares a los puertos fluviales, como la necesidad de mejorar infraestructuras y vías de acceso terrestre para garantizar una operación segura y eficiente.

El Perú cuenta con 59 puertos marítimos, 42 puertos fluviales y 6 puertos lacustres. Se clasifican en los puertos mayores, que son usados para el comercio nacional e internacional; puertos menores utilizados sólo para la exportación; y las caletas, que son lugares habilitados para el embarque y desembarque de mercadería.

Si nos ponemos dentro del contexto de la cadena de suministro a nivel internacional, el uso del transporte marítimo ha desempeñado un papel crucial en el comercio mundial y es el predominante

**DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS
DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y
8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITURIO UNA
LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO,
AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES
PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA**

en nuestro país para la importación y exportación de mercancías. El transporte marítimo representa aproximadamente el 84% del volumen total de mercancías comerciadas en todo el mundo. Esta cifra resalta la importancia fundamental de los puertos marítimos en el movimiento de bienes a escala global ya que su principal fortaleza comercial es el bajo costo en los fletes y su gran capacidad de traslado de mercancías.

Los principales problemas que inciden en la competitividad del comercio a través de los puertos del país tienen que ver con costos en el transporte de carga, trámites, obligaciones y sobre todo los problemas de conectividad que persiste en el sector portuario. Los puertos peruanos tienen poco impacto y participación en el comercio internacional, a pesar de contar con 22 tratados de libre comercio. Alfred Mahan, historiador y estratega naval estadounidense sostenía que un país puede ser rico si:

- a) Tiene proximidad a las líneas marítimas y acceso a los mares abiertos, cuenta con puertos aptos y conectados con el interior del territorio, de modo que pueda mover su producción y riquezas desde el interior hacia el exterior.
- b) La población tiene cercanía y llegada al mar, y existe una conciencia marítima
- c) El gobierno apoya las políticas marítimas.

Desarrollar nuestros puertos y convertirnos en un punto clave en el comercio internacional influirá en el crecimiento de nuestra economía y aumentará nuestra relevancia a nivel global. La ubicación estratégica de nuestros puertos nos brinda una ventaja competitiva, ya que podríamos ofrecer tarifas de flete más competitivas y tiempos de tránsito más eficientes para las empresas nacionales e internacionales que utilicen nuestras instalaciones para importar y exportar mercancías. Este enfoque de modernización y mejora de los puertos no solo estimulará el crecimiento económico al aumentar los ingresos derivados del comercio, sino que también tendrá un impacto positivo en otros sectores, como el turismo y la infraestructura. Mejorar la eficiencia y la capacidad de nuestros puertos podría además generar empleo y promover la innovación en tecnología portuaria y logística, sin dejar de lado el impulso que supondría para la industria naval.⁹

La importancia de los puertos pesqueros

Los puertos pesqueros según un estudio realizado por KRUSTAGROUP - BY GRUPO AMASUA, señalan que los puertos pesqueros son lugares donde se lleva a cabo la descarga, procesamiento y distribución de productos pesqueros y marinos, siendo centros neurálgicos de la industria pesquera, desempeñando un papel crucial para la economía local, la cadena de suministro de alimentos y la preservación de la tradición pesquera, generando empleo, abastecimiento de alimentos así como el procesamiento y exportación de muchos productos pesqueros.

La importancia de la pesca

⁹ Exposición de Motivos – Proyecto de Ley 7979/2023-CR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

Según RPP Player en su informe de junio de 2022, la pesca al igual que todas las actividades extractivas, contribuye en el crecimiento del Perú.

Señalan que el año 2018 fue un buen año para la economía, teniendo un aumento del 4% y que, según el INEI, la producción del sector primario estuvo promovida por la pesca y logró crecer más del 7%

Señalan que la industria pesquera realiza distintas contribuciones al Estado y que dentro de los aportes más importantes se encuentran la fiscalización pesquera, el impuesto a la renta, los derechos de pesca, entre otros, siendo la anchoveta la principal responsable de estos pagos.

Refieren que, pese a que la rentabilidad de la pesca depende mucho de diferentes factores, como los cambios del ecosistema marítimo, las contribuciones realizadas ayudan a generar divisas, empleos formales e ingresos para el Estado de forma descentralizada¹⁰

En México la Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca señala la importancia de la sustentabilidad pesquera y agregan que la pesca es una de las actividades que mejor contribuye al desarrollo y crecimiento socioeconómico y que es además una práctica que aporta salud a la sociedad, gracias a los productos de alto valor proteínico que proporciona.

También se le considera de gran fortaleza tanto por ser la que más estabilidad y seguridad proporciona al sector alimentario, como por su capacidad para disminuir el impacto ambiental, generar empleos y erradicar la pobreza en comunidades que se ven favorecidas al llevarla a cabo¹¹.

El Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI según nota de prensa realizada el 01.07.2024 señaló en su Informe Técnico "Avance Coyuntural de la Actividad Económica"¹² que:

"En mayo de 2024, la mayor extracción de especies de origen marítimo favoreció el crecimiento del sector Pesca en 329,16%, con relación a similar mes del año 2023.

En este resultado influyó la mayor captura de especies de origen marítimo (451,16%) para consumo humano indirecto (anchoveta para harina y aceite de pescado), extrayéndose 1 454 863 toneladas, cifra que, en comparación con las 7 620 toneladas obtenidas en mayo de 2023, significó un aumento de 1 447 243 toneladas, determinado por la continuación de la 1ra. Temporada de Pesca realizada en la Zona Norte-Centro del litoral del país.

¹⁰ [Importancia de la pesca para la economía peruana \(hayduk.com.pe\)](https://hayduk.com.pe/)

¹¹ [¿Cuál es la importancia de la sustentabilidad pesquera? | Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca | Gobierno | gob.mx \(www.gob.mx\)](https://www.gob.mx/)

¹² [Sector Pesca aumentó en 329,16% durante mayo de 2024 - Noticias - Instituto Nacional de Estadística e Informática - Plataforma del Estado Peruano \(www.gob.pe\)](https://www.gob.pe/)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

Adicionalmente, se incrementó la captura para consumo humano directo, de especies orientadas a la elaboración de enlatado (170,7%) y al consumo en estado fresco (17,2%). Mientras que, disminuyó para congelado (-3,7%) y preparación de curado (-2,4%). Por el contrario, la pesca de origen continental se redujo en 50,10%, dada la menor extracción de especies para consumo en estado fresco, para congelado y preparación de curado".

Posteriormente en su informe técnico "Avance Coyuntural de la Actividad Económica"¹³ a junio de 2024 incrementó a 56.77, sumando así tres meses de crecimiento continuo y señaló:

"En el resultado de junio último influyó la mayor extracción de especies de origen marítimo (74,85%) para consumo humano indirecto (anchoveta para harina y aceite de pescado), llegándose a extraer 241 565 toneladas que, frente a las 41 535 toneladas de igual mes del año 2023, equivale a un crecimiento de 481,59%.

Cabe indicar que el desembarque de este recurso se registró en la zona Norte, Centro y Sur del litoral del país, principalmente en los puertos de Chimbote, Malabrigo, Coishco, Callao y Tambo de Mora".

Así también, la captura de especies para consumo humano directo se incrementó en 17,02%; la destinada a la industria de enlatado, 51,3%; preparación de congelado, 23,1%; y para consumo en estado fresco, 10,1%. Por el contrario, la pesca de origen continental disminuyó en 21,02% ante la menor extracción de especies para consumo en estado fresco, preparación de congelado y curado.

En América Latina

Según el Informe de la Actividad Portuaria de América Latina y el Caribe 2018 realizado por las Naciones Unidas señala que al 2 de abril de 2019 en su análisis a 31 países y 118 puertos y zonas portuarias de la región sobre su movimiento portuario en cada país, luego el movimiento de carga contenedorizada, el transbordo y tonelaje indicando que comparado al año anterior se mantuvo una gran heterogeneidad en el comportamiento de los movimientos portuarios, tanto individualmente como por países. Del total analizado, solo 66 puertos y zonas portuarias mejoraron con respecto al año anterior señalaron¹⁴.

El Perú refuerza su liderazgo en infraestructura portuaria en Sudamérica con proyectos de gran envergadura que buscan mejorar la conectividad regional, entre ellos destacan dos megapuentes:

1. **El Megapuerto de Chancay**, señalado por muchos la llave del Pacífico en Sudamérica, el mismo que tiene previsto ser inaugurado en noviembre 2024, prometiendo revolucionar el

¹³ Producción del sector Pesca se incrementó 56,77% en junio de 2024 - Noticias - Instituto Nacional de Estadística e Informática - Plataforma del Estado Peruano (www.gob.pe)

¹⁴ Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe 2018 | CEPAL

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

comercio exterior en la región del Pacífico y convertirse en un actor clave para el comercio de América Latina, trayendo consigo profundas implicaciones económicas y logísticas, no solo para el Perú sino también para toda la región sudamericana.

Ubicado a 80 kilómetros al norte de Lima, el Puerto de Chancay está diseñado para manejar más de 5 millones de TEU (contenedores de 20 pies) al año. Con este puerto el Perú se posicionará como uno de los puertos más grandes y modernos de Sudamérica.

La comisión de Transportes y Comunicaciones en su tercera sesión ordinaria realizada el lunes 16 de setiembre de 2024, invitó a los representantes de Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A. y al alcalde de la Municipalidad Distrital de Chancay, quienes informaron sobre los beneficios que traerá el funcionamiento de este Terminal Portuario Multipropósito de Chancay.

Con el Megapuerto de Chancay señalaron que como Visión al Desarrollo Urbano al 2034, el conglomerado Metropolitano Chancay-Huaral-Aucallama, está contenido dentro de los ámbitos geoeconómicos portuario-industrial y agropecuario-agroindustrial-ecoturístico; fortalecido con una adecuada articulación vial regional que integra el territorio donde conviven diferentes actividades competitivas.

Las características que presenta el Puerto de Chancay son muchas y entre ellas se señala:

- Puerto privado de uso público, un modelo de regulación de libre mercado.
- Capaz de recibir grandes buques y ejercer función de "HUB" regional.
- Carga contenerizada, de proyecto granel no mineral, fraccionada y rodada.
- Proyecta la integración logística y competitividad del país y del comercio marítimo internacional.
- Proyección de una integración eficiente Puerto-Ciudad para optimizar funciones y minimizar impactos.

Con la capacidad que presenta podrá recibir mega buques de hasta 16 metros de calado y se espera que no solo compita con el Puerto del Callao, sino que también se convierta en un punto estratégico para el comercio entre América Latina y Asia, reduciendo significativamente el tiempo y costo de transporte¹⁵.

- 2. El Megapuerto Corío o De Las Américas**, ubicado en la provincia de Islay en el departamento de Arequipa, otra de las grandes apuestas que tiene el Perú para su desarrollo económico. Cuenta con más de mil hectáreas asignadas por el Gobierno Regional de Arequipa en la provincia de Islay, un proyecto que busca acelerar el crecimiento portuario y posicionar al Perú en el mapa global de infraestructura marítimas¹⁶.

¹⁵ Chancay: la llave del Pacífico en Sudamérica - Infobae

¹⁶ Megapuerto de Corío: el megaproyecto portuario en Arequipa que superaría la inversión de China en el Megapuerto de Chancay |

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

Con una inversión de más de 7.000 millones de dólares, podría movilizar 100 millones de toneladas anuales, posicionando a Perú como un HUB portuario mundial.

Será un terminal multimodal con infraestructuras terrestres, ferroviarias y aéreas y según las autoridades de Arequipa proyectan que esta iniciativa movilizaría hasta 100 millones de toneladas métricas de carga anualmente, posicionando a Perú como uno de los países con una mejor conexión marítima en la región.

Destaca por su notable profundidad (calado), que varía entre 28 y 30 metros, siendo el único a nivel continental, una característica que tiene relevancia especial para Bolivia y el occidente de Brasil, así como beneficio a otros países extranjeros¹⁷

Mario Zúñiga, secretario técnico de la **Agencia Regional de Desarrollo del Gobierno Regional de Arequipa**, dijo que, a diferencia de Chancay, Corío se proyecta con una capacidad de manejo de carga de aproximadamente 100 millones de toneladas al año, en contraste con los 30 millones esperados para Chancay¹⁸.

Este incremento en la capacidad logística busca impulsar el comercio exterior, facilitando el intercambio comercial entre Perú y los países vecinos del sur, así como con aquellos en la región del océano Atlántico.

Según el Gobierno Regional de Arequipa se prevé que la inversión se realice mediante un mecanismo de proyectos en activos con participación del sector privado. Entre los beneficios del Puerto de Corío destacan su calado único de 28 metros de profundidad, su ubicación estratégica frente al continente asiático y su potencial para convertirse en un puerto de convergencia, complementando a otros puertos como Chancay y buscando convertir a Perú en un hub portuario mundial.

Señalan que este Megapuerto dinamizará el comercio de Asia Pacífico, así como producir más de 10 000 trabajos directos, movería el 50% de la economía nacional gracias a las conexiones continentales que podría impulsar a los países de la región de Latinoamérica y mucho beneficio para la población.

Otros puertos importantes en el Perú

[Megapuerto de las Américas | Estados Unidos | Sociedad | La República \(larepublica.pe\)](#)

¹⁷ [Megapuerto de Corío: el megaproyecto portuario en Arequipa que superaría la inversión de China en el Megapuerto de Chancay | Megapuerto de las Américas | Estados Unidos | Sociedad | La República \(larepublica.pe\)](#)

¹⁸ [Megapuerto de Corío: el megaproyecto portuario en Arequipa que superaría la inversión de China en el Megapuerto de Chancay | Megapuerto de las Américas | Estados Unidos | Sociedad | La República \(larepublica.pe\)](#)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

Puerto Matarani, localidad portuaria, ubicada en la costa sur del Perú, en el distrito de Islay en la provincia del mismo nombre en el departamento de Arequipa, conectado a través de un ferrocarril con la ciudad de Arequipa, constituye uno de los tres puertos del Pacífico Sur Peruano (Marcona e Ilo), siendo considerado en el 2008 como el segundo de mayor tráfico en el Perú, después del Callao¹⁹

El puerto de Matarani no solo tiene importancia para el Perú sino también para el hermano país de Bolivia, debido al crecimiento de carga boliviana que presenta, constituyéndose como uno de los principales puertos de exportación de minerales del Perú, ya que está situado en una zona rica en cobre, oro, zinc, plomo y estaño, minerales que son transportados en barco desde este puerto hasta los países más importantes del mundo como China, Japón, Taiwán, Corea del Sur, Estados Unidos y muchos más, así como también de productos agrícolas como el café, cacao, bananas y muchos otros frutos tropicales²⁰.

El terminal Portuario Paracas ubicado en la zona de amortiguamiento de la Reserva de Paracas, en la provincia de Pisco, departamento de ICA, iniciando sus operaciones en el año 1969, operado por ENAPU hasta el año 2014.

Su objetivo de ayer y hoy es ver crecer al Perú, impulsar la economía y generar trabajo y desarrollo para la región²¹.

Puertos en el departamento de Lambayeque

Puerto Eten y Puerto Pimentel, ambos están abandonados, sin uso. Los muelles de Pimentel están ruinosos, los de Eten han sido reparados, pero no cuenta con los lanchones para el embarque y desembarque.

Las autoridades ante esta situación, al igual que los importadores y exportadores, entre ellos las cooperativas azucareras de la región, prefieren emplear el puerto de Salaverry, resquebrajando la economía del departamento de Lambayeque por lo que falta una política planificada, mayor y decidida atención del Estado para reflotarlos²².

El Terminal Portuario de Eten, es considerado uno de los puertos estratégicos e importantes que se ubica al norte del Perú, donde llegan y parten naves provenientes del territorio nacional y del extranjero. Está administrado por consorcios terminales como GMP - Graña y Montero.

¹⁹ [Puerto de Matarani - Wikipedia, la enciclopedia libre](#)

²⁰ [Puerto Matarani sigue retando a megapuestos peruanos - UNAH ALDIA](#)

²¹ [Ministerio de Transportes y Comunicaciones \(mtc.gob.pe\)](#)

²² [Islas y Puertos de Lambayeque - Lambayeque.com - Turismo en Chiclayo, Ferreñafe Lambayeque](#)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

El alcalde de Puerto Eten en el año 2021 manifestó no estar de acuerdo con el cierre del muelle del Puerto Eten ante una resolución de cierre que hizo la Marina de Guerra del Perú, considerando que son los pescadores de la región quienes tienen como herramienta de vida este lugar, convirtiendo a la población de la zona, en un 50% en personas de extrema pobreza.²³ Señaló que el costo social es muy alto, estamos gestionando el desembarcadero pesquero artesanal de Puerto Eten. Calcula que en un plazo de tres a cuatro años debe estar listo. Pidió a las autoridades que, durante ese lapso, se pueda usar el muelle para que la comunidad pueda generar ingresos.

El Puerto Pimentel

Ubicado en la costa norte del Perú, un puerto que en el siglo XVI con la llegada de los españoles se convirtió en un importante puerto de comercio y por tener una ubicación estratégica permitía el intercambio de productos peruanos con España y otros territorios coloniales.

Desde Pimentel se exportaban productos como el algodón, cacao, azúcar y pescado salado, altamente valorados por españoles y europeos, un comercio que trajo riqueza a la región y contribuyó con el crecimiento de la ciudad y con su remodelación se puede volver a lograr sea un gran puerto de comercio para todo el departamento de Lambayeque.

El ferrocarril Pucallá-Pimentel y muelle de Pimentel fueron una gran obra, de capitales nacionales completamente. La producción de las haciendas azucareras de Lambayeque dio como resultado la necesidad de tener un puerto servido por un ferrocarril que llevara toda esa producción hasta el muelle para su exportación.

Por ello, la "Sociedad Anónima Compañía del Ferrocarril y Muelle de Pimentel" construyó el muelle y ferrocarril, que se pusieron en funcionamiento en septiembre de 1914.

Pimentel cobró mucho realce con el muelle y ferrocarril, pero el descenso de la industria azucarera por la mala administración de las Cooperativas Agrarias de Producción después de haber sido expropiadas, llevaron a la disminución de la principal carga a exportar y el muelle y uso del ferrocarril fueron siendo dejados de lado, hasta dejar de funcionar totalmente.

Pimentel es un puerto apacible y tranquilo y por ser el más largo del país y por su particular trazo, el muelle es para Pimentel su mejor carta de presentación ante el país y el mundo, ya que resalta desde lo lejos, a cada lado de la extensa playa, al norte y sur.

Solo el muelle ha sido remodelado y actualmente es parte del atractivo turístico del puerto.²⁴

²³ Chiclayo: cierre de muelle de Puerto Eten afectaría a 300 familias | Sociedad | La República (larepublica.pe)

²⁴ Historia Ciencia de Vida: Pimentel: El puerto, el muelle y la locomotora

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

El Terminal Portuario de Lambayeque, una obra, sueño de todo Lambayecano en la región norte del país, de construir un puerto en dicho departamento contará con áreas de desarrollo como un Parque Industrial, Zona Franca y Parque Eólico²⁵

Esta futura instalación estará orientada a la exportación de carga que generen los nuevos proyectos mineros y agroindustriales de su área de influencia y según el Gerente de Proyectos, se pretende preparar las áreas de los componentes logísticos del puerto, para apalancar la obra marítima y mostrar al privado que se cuenta con una gran proporción de tierras para su inversión.

Según el Sr. José Contreras, representante de la Autoridad Portuaria Regional Lambayeque (APRL), el proyecto inició su estudio de viabilidad que debe ser entregado en diciembre de 2024. "Una región sin puerto no tiene futuro y un puerto sin terrenos, tampoco"

Los puertos peruanos se repotencian al 2024

Según el informe publicado por Logista en enero 2024 el sector portuario nacional será bastante dinámico al 2024, en tanto también se potenciará instalaciones de puertos en el norte del país, así tenemos:

Muelle Bicentenario

La DP World Perú entregó en setiembre último la primera mitad de su Proyecto Muelle Bicentenario en el Callao, el cual se proyecta estará culminado en abril 2025 con una inversión de US\$ 350 millones e incrementará la capacidad total en 80%.²⁶

Más inversiones en otros terminales portuarios

Señalaron que, para el primer y segundo semestre del próximo año, los terminales portuarios de Chimbote en el departamento de Áncash y el de San Juan de Marcona en el departamento de Ica serán adjudicados a inversionistas con un monto aproximado de US\$ 600 millones.

El de San Juan de Marcona tendrá una inversión superior a los US\$400 millones mientras que la ejecución del puerto de Chimbote implicaría un desembolso de cerca de los US\$ 200 millones.

Ambos proyectos son bajo la modalidad de Asociaciones Público-Privadas (APP), apuntando a concesiones de 30 años.

El de San Juan de Marcona tiene previsto la operación de un terminal especializado en el embarque de concentrados de minerales, principalmente de hierro y de cobre, además de otros tipos de

²⁵ El sueño de construir un puerto en Lambayeque: ¿en que etapa se encuentra el proyecto y qué áreas tendrá? | Terminal Portuario de Lambayeque Irsd | Sociedad | La República (larepublica.pe)

²⁶ Puertos peruanos se repotencian 2024, las inversiones que se embarcan - Logista - el Experto en Logística

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

mercadería.

El de Chimbote el proyecto consiste en la modernización de la parte antigua de un terminal de alcance regional ya existente, a ello se le sumará la construcción en un área cercana, de un nuevo muelle especializado en el manejo de contenedores.

En cuanto al Terminal Portuario de Paita, el DP World opera bajo un modelo de joint venture junto a Yilport, y se invertirán US\$ 40 millones en el puerto de Paita hasta el año 2029 con el fin de mejorar la infraestructura del terminal y las capacidades de carga.

El Puerto de Paita es considerado el terminal más importante en cuanto a transporte marítimo de contenedores y el quinto en movimiento total de carga. Tiene la capacidad de recibir naves de hasta 4,000 toneladas de carga y mueve más de 320,000 TEUS al año²⁷.

El Terminal Portuario de Pucallpa

La ubicación del Nuevo Terminal se encuentra en la margen izquierda del Río Ucayali, en los terrenos del ex Terminal Portuario de Pucallpa - ENAPU, las obras se efectuarán en esos terrenos como en otros espacios de tierra colindantes. La ubicación se encuentra en un lugar elevado y con profundidad adecuada, alejado de la ciudad y tiene accesos terrestres adecuados.

Se contempla la construcción de un terminal para atención de carga, mediante la implementación de un pontón flotante para la atención de naves, se contará con dos puentes basculantes de acceso y deflector de palizadas. Para la atención de pasajeros se tendrá un pontón de pasajeros. Asimismo, dispondrá de un área terrestre con almacenes para carga, con oficinas y servicios administrativos. Con respecto al equipamiento se contará con grúas, cargadores frontales, patos, carretas para carga, camiones, así como fajas transportadoras.

El Terminal Portuario de Pucallpa es el principal medio de conexión del eje de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA Centro que establece conexión entre la costa del Pacífico con la Amazonia, lo cual es esencial para la competitividad, desarrollo e integración regional. Mejorar las vías de conexión en la Amazonia Peruana es importante para el desarrollo socioeconómico de la región. La infraestructura vial adecuada permite facilitar el acceso a servicios básicos como lo son la salud y la educación, así como promover el comercio local al interconectar con las comunidades aisladas con mercados mucho más grandes. Reduce el costo y tiempo de transporte de carga y personas, lo cual incentiva la inversión y por ende el turismo responsable. Es fundamental puesto que coadyuba con la conservación medioambiental, ya que permite un monitoreo y control de las actividades ilegales como lo son, la tala y la minería. Así como también ayudará a fortalecer los procesos de embarque y desembarque en la Región Ucayali.

²⁷ Puertos peruanos se repotencian 2024, las inversiones que se embarcan - Logista - el Experto en Logística

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

La Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa ayudará a mejorar la conectividad y eficiencia logística, lo cual promueve el desarrollo económico y social de la región. Incremento en la capacidad de carga Con esta iniciativa se promoverá un desarrollo económico equitativo y sostenible, fortaleciendo el sistema de las vías. La capacidad del terminal será de 800 mil toneladas durante su primer año. Se fomentará las relaciones comerciales y diversificará la oferta. Este crecimiento en cuanto a la infraestructura portuaria no solo ayudará en el flujo comercial, sino que también mejorará la calidad de vida de la población al tener acceso a una variedad más amplia de bienes y servicios. Por otro lado, esta obra ayudará con la creación de puestos de trabajo, desde la fase de construcción, el mantenimiento del terminal, entre otros, la cual se extenderá en los sectores que usen la nueva infraestructura para sus operaciones, fomentando un crecimiento económico sostenido en la Región Ucayali.

La integración de las ciudades amazónicas generará un incremento en la competitividad local y en un intercambio más dinámico, lo cual fortalecerá las relaciones comerciales entre diversas regiones de la Amazonia peruana como Pucallpa e Iquitos.

Según la propuesta normativa 8730/2024-CR, en su exposición de motivos señala que las proyecciones realizadas corresponden al estudio de preinversión declarado viable en mayo de 2015 para el periodo 2015-2034, las cuales han sido trasladadas al periodo 2026-2045 a solicitud de la UEI, por lo tanto, esta obra portuaria es de gran envergadura, puesto que permitirá prestar servicio de transporte acuático, para el desarrollo de personas y acceso a mejores condiciones de vida, mediante el aseguramiento de servicios portuarios en Pucallpa, con la finalidad de que se brinden de forma continua, con un estándares de calidad, en condiciones de seguridad para la vida y salud de los pobladores de la Región Ucayali y, accesibles a la población; también, ayudará a reducir la brecha de infraestructura en el Departamento de Ucayali, brindará conectividad con los caseríos y comunidades alejadas con la finalidad de inclusión social, lo cual permitirá la mejora económica de la población ucayalina beneficiada con la ejecución de dicha obra.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

Las presentes iniciativas legislativas son necesarias para optimizar el flujo de tránsito e incrementar la conectividad aérea en las regiones beneficiarias, de tal modo que las actividades económicas, sociales, turísticas, culturales y productivas alcancen dinámicas más competitivas. De esta forma, los proyectos que declaran de necesidad pública permiten que el Poder Ejecutivo, a través de los órganos competentes, priorice la asignación presupuestal y ejecute las obras objeto de declaración de interés nacional y necesidad pública. Debe tenerse en cuenta que se incrementará el flujo de productos y mercaderías por el desarrollo del comercio exterior y que se requerirán otros medios de transportes como el cabotaje, por lo que resulta necesario potenciar los terminales portuarios de la costa y de la selva, más todavía tomando en cuenta que Brasil será el principal socio estratégico del Perú.

Asimismo, las propuestas legislativas bajo análisis son viables, ya que, como se ha evaluado en el

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

acápites anterior, existe fundamento constitucional y legal para la emisión de normas declarativas de necesidad pública del subsector de terminales portuarios, máxime por la próxima inauguración del Megapuerto de Chancay y la próxima construcción del Megapuerto Corío o De Las Américas. De otro lado, existen las siguientes leyes que confirman la viabilidad de las proposiciones legislativas, como son:

- Ley 28865, Ley que declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción del Puerto Almirante Miguel Grau y el ferrocarril en el departamento de Tacna.
- Ley 30762, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública a la provincia de Ilo como zona estratégica de desarrollo portuario.
- Ley 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.
- Ley 30928, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto de infraestructura portuaria "Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa", justifica y autoriza la expropiación de inmuebles.
- Ley 31285, Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución del proyecto de inversión pública "Construcción del Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna".

Por último, tales proposiciones de ley son oportunas por el momento de expansión del sector portuario y por el futuro incremento de las actividades económicas que demandarán estos servicios, por lo que se requiere priorizar la construcción, mejoramiento, ampliación y modernización de los terminales portuarios de la costa y de la selva que se mencionan en este dictamen.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que las iniciativas materia de estudio cumplen con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contravienen la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana, en este aspecto.

Los proyectos de ley examinados en el presente documento tienen como objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción, mejoramiento, ampliación y modernización de los terminales portuarios en diferentes departamentos del país, lo que en sí no significa iniciativa de gasto, pues no se está creando obras públicas por ley.

El Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios en el Perú (2019) norma técnica implementada por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), teniendo en consideración la importancia de los Terminales Portuarios en el Perú, se creó con la finalidad de establecer lineamientos para que los terminales portuarios del país cuenten con una respuesta oportuna para la continuidad de

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

las operaciones ante la ocurrencia de desastres que ocasionen la paralización parcial o total de las operaciones portuarias, además de desarrollar habilidades mediante la capacitación de funcionarios locales y permitir que instituciones de ayuda en caso de desastres planifiquen y coordinen mejor sus esfuerzos. Este Plan ha merecido una mención honorífica en el Premio Marítimo de las Américas 2019, otorgado por la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de Estados Americanos (OEA).

El Estado peruano, a través del MTC y la APN, trabaja constantemente por garantizar la continuidad de las operaciones en los terminales portuarios del país, a fin de contribuir con una adecuada prestación de servicios y actividades en la cadena logística del país, que garanticen competitividad, desarrollo y el abastecimiento de alimentos y diversos productos en la capital y el resto del país, como es la coyuntura actual²⁸

Vinculación con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional y la Agenda Legislativa

Los proyectos de ley que se dictaminan tienen vinculación directa con:

Primera Política de Estado, " Democracia y Estado de Derecho" en el punto 8- Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú que tiene como tema en el punto c) promover la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales.

Décima Política de Estado ya que están relacionados estrechamente con la Reducción de la Pobreza. De conformidad a esta Política, el Estado se compromete a dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, mediante la promoción del desarrollo empresarial local y el empleo; asimismo, se comprometen a promover la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva para el desarrollo local y regional.

Para ese logro, precisamente, la idea de construir, mejorar, ampliar y modernizar los terminales portuarios a nivel nacional, articulando e integrando las regiones, poblaciones, centros productivos y economías locales, lo que justamente constituye una de las formas de reducir la pobreza.

Vigésimo Primera Política de Estado que propone desarrollar la infraestructura y mejorar la competitividad del país. De conformidad a esta Política el Estado tiene la obligación de elaborar 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.

²⁸ Comisión Interamericana de Puertos de la OEA reconoce plan de continuidad operativa de los terminales portuarios en el Perú - Noticias - Autoridad Portuaria Nacional - Plataforma del Estado Peruano (www.gob.pe)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

IV.4 Análisis de las opiniones e información recibidas

Para la elaboración del presente dictamen la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

Para el Proyecto de Ley 4699/2022-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
17/04/2023	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales	OFICIO N° 1649-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
17/04/2023	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 1647-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
17/04/2023	Empresa Nacional de Puertos -ENAPU	OFICIO N° 1651-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
17/04/2023	Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE	OFICIO N° 1650-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
17/04/2023	Ministerio de Economía y Finanzas - MEF	OFICIO N° 1648-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR
17/04/2023	Autoridad Portuaria Nacional	OFICIO N° 1652-2022-2023-CTC-DC-DGP/CR

Para el Proyecto de Ley 7979/2023-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
05/06/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO 1696-2023-2024/CTC-CR
05/06/2024	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales - ANGR	OFICIO 1700-2023-2024/CTC-CR
05/06/2024	Sociedad Nacional de Industrias - SNI	OFICIO 1704-2023-2024/CTC-CR
05/06/2024	Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional - AFIN	OFICIO 1698-2023-2024/CTC-CR
05/06/2024	Cámara de Comercio de Lima - CCL	OFICIO 1702-2023-2024/CTC-CR
05/06/2024	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN	OFICIO 1699-2023-2024/CTC-CR
05/06/2024	Autoridad Portuaria Nacional - APN	OFICIO 1702-2023-2024/CTC-CR
05/06/2024	Empresa Nacional de Puertos S.A. – ENAPU	OFICIO 1697-2023-2024/CTC-CR
05/06/2024	Sociedad de Comercio Exterior del Perú – COMEX Perú	OFICIO 1701-2023-2024/CTC-CR
05/06/2024	Consejo Nacional de Usuarios del Sistema de Distribución Física Internacional - CONUDFI	OFICIO 1705-2023-2024/CTC-CR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITURIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

Para el Proyecto de Ley 8213/2023-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
25/06/2024	Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional - AFIN	OFICIO 1864-2023-2024/CTC-CR
25/06/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO 1862-2023-2024/CTC-CR
25/06/2024	Gobierno Regional de Moquegua	OFICIO 1866-2023-2024/CTC-CR
25/06/2024	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN	OFICIO 1865-2023-2024/CTC-CR
25/06/2024	Empresa Nacional de Puertos S.A. ENAPU	OFICIO 1863-2023-2024/CTC-CR
25/06/2024	Municipalidad Provincial de Moquegua	OFICIO 1867-2023-2024/CTC-CR

Para el Proyecto de Ley 8730/2024-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
24/09/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 270-2024-2025-CTC-HMPL-CR

Se ha recibido las siguientes opiniones e información:

Para el Proyecto de Ley 4699/2022-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
24/04/2023	Empresa Nacional de Puertos - ENAPU	Oficio N° 036-2023-ENAPU S.A./GG.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

Para el Proyecto de Ley 7979/2023-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
15.07.2024	Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A.	Oficio N° 0129-2024-ENAPU S.A./GG
28.06.2024	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público	Oficio N° 0318-2024-PD-OSITRAN
21.06.2024	COMEX PERÚ	Carta N° 131-2024/DE/COMEXPERU
27.06.2024	OSITRAN	Informe Conjunto N° 00094-2024-IC-OSITRAN

Para el Proyecto de Ley 8213/2023-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
23/09/2024	Gobierno Regional de Moquegua	Oficio N° 636-2024-GRM/GR
23/09/2024	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN	Oficio N° 0365-2024-PD-OSITRAN

Para el Proyecto de Ley 8730/2024-CR

A la fecha aún no se tiene opinión para este Proyecto de Ley.

Las opiniones solicitadas mencionan lo siguiente:

PL 4699/2022-CR

ENAPU mediante Oficio 036-2023-ENAPU S.A./GG de fecha 24 de abril de 2023, firmado por su Gerente General emite opinión señalando que luego de un análisis realizado sugieren, entre otros, considerar como antecedente el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, desarrollado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Concluyen señalando que la propuesta en estudio coadyuvaría en el impulso a nuestros Terminales Portuarios ubicados en la Amazonía, en forma complementaria con la Ley N° 30762, "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública a la Provincia de Ilo como zona estratégica de desarrollo portuario", que ubica al Terminal Portuario de Ilo como nodo de intercambio de modo de transporte y plataforma logística, generando una mayor competitividad al comercio exterior del sur del Perú así como también al desarrollo de potenciales cargas como las

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

derivadas de proyectos mineros; asimismo, existe expectativa creciente sobre diversos tipos de mercancías de otros países que podrían ser operadas por el mencionado puerto, es el caso de la carga boliviana, que moviliza sus productos de comercio internacional por el Terminal Portuario de Arica – Chile, así como también la carga de Brasil que buscaría rutas directas hacia los mercados de Asia con el desarrollo de nueva infraestructura de integración regional.

PL7979/2023-CR

La Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A. – ENAPU, adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio N° 0129-2024-ENAPU S.A./GG, con fecha 15 de julio de 2024, firmado por su Gerente General, emite opinión y señala que ENAPU S.A. no maneja los elementos de juicio (administración de contratos de concesión, mecanismos de promoción de la inversión privada, planificación portuaria, regulación de tarifas por servicios portuarios, entre otros) que lo facultan competente para emitir Opinión Técnica sobre el particular, sin embargo hacen referencia a los artículos 3 y 4 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional y concluyen que la propuesta legislativa ya se encuentra legislado en la norma actual y que los terminales portuarios de Matarani, Paita, Yurimaguas, San Martín Paracas y Salaverry ya fueron mejorados y modernizados, estando concesionados al sector privado con un plan de inversiones y modernización portuaria.

Finalmente, señalan que desde el año 2006, la Autoridad Portuaria Nacional, juntamente con los gobiernos regionales y locales, han elaborado Planes Maestros por cada puerto, los mismos que han servido de insumos para el plan nacional de desarrollo portuario. Cabe mencionar que el directorio de la Autoridad Portuaria está conformado por representantes de los gobiernos regionales y gobiernos locales e incluso se han establecido autoridades portuarias regionales en diversos gobiernos regionales.

La Sociedad de Comercio Exterior del Perú – COMEXPERU, mediante Carta N° 131-2024/DE/COMEXPERU, con fecha 21 de junio de 2024, firmado por su Directora Ejecutiva, emite opinión y señala que los puertos peruanos tienen poco impacto y participación en el comercio internacional, a pesar de contar con 22 tratados de libre comercio y que con referencia a ello, el desarrollo de la infraestructura portuaria ha permitido apuntalar el crecimiento del comercio exterior peruano gracias a los beneficios arancelarios obtenidos de los acuerdos comerciales que tiene vigente el Perú con las principales economías del mundo (alrededor de 50 países). De esta forma, más del 90% de las exportaciones peruanas están ingresando a mercados internacionales de manera más competitiva, según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Si bien discrepamos sobre el argumento del poco impacto de los puertos peruanos, compartimos el pensamiento de que desarrollar nuestros puertos influirá en el crecimiento de nuestra economía, a través de la generación de empleos, competitividad y desarrollo local y nacional.

Comparten cifras que sustentan su posición y señalan:

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

- En el período 2018-2022, la gestión de los concesionarios en terminales portuarios generó anualmente en promedio más de S/ 1,184 millones (1% del PBI regional), 42.5 mil empleos (directos e indirectos) y US\$ 189 millones en pagos a favor del Estado, según un estudio de Macroconsult.
- Con relación a la carga portuaria, en la última década (2014-2023), el movimiento de carga contenerizada tuvo un crecimiento promedio anual de 3.8%. Si nos remontamos al inicio del siglo (2001-2023), el crecimiento promedio anual fue de 8.3%.
- Nuestro posicionamiento en los índices globales también ha mejorado. El Perú ha escalado tres posiciones en la última actualización del Índice de Conectividad de Transporte Marítimo de la UNCTAD respecto al cierre de 2023, al ubicarse en el puesto 37 del ranking mundial al cierre del primer trimestre de 2024, con 136 puntos. A nivel regional, escaló una posición respecto del cierre de 2023 e ingresó al top 5 entre los países de América Latina y el Caribe (ALC), por detrás de Panamá (26°), México (28°), Colombia (29°) y Brasil (36°).
- Este progreso se atribuye al desempeño de los puertos peruanos del Callao y Pisco. El primero se posicionó como el mejor a nivel nacional en conectividad de transporte marítimo de contenedores, al ocupar la posición 69 en el ranking (295 puntos). Ello reflejó un ascenso de cinco puestos frente al cierre de 2023 y doce puestos frente a 2022.
- Por su parte, Pisco alcanzó la posición 323, con 70 puntos. Ello representó un ascenso de 286 puestos frente al cierre de 2022 (609°) y 239 posiciones frente al mismo trimestre del año anterior (562°).
- Este dinamismo se debería a que, en los últimos años, se han realizado considerables inversiones en puertos a nivel nacional, sobre todo en aquellas relacionadas al equipamiento y soporte que inciden en la facilitación del comercio exterior. En el caso del Terminal Portuario del Callao, se están ejecutando las obras de ampliación de la etapa 3A en el Muelle Norte y recientemente culminaron las obras del proyecto Muelle Bicentenario en la zona sur, lo que incrementará su capacidad de atención de 1.5 a 2.7 millones de TEU. Por su parte, el puerto de Chancay presenta un avance superior al 76% y en marzo último, se adjudicó el Nuevo Terminal Portuario de San Juan de Marcona.
- En el ámbito regional, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) se encuentra trabajando en el estudio de nuevos proyectos de inversión en infraestructura portuaria que permitirían mejorar el sistema fluvial amazónico, que comprende 6.000 km. de ríos navegables para el desarrollo de transporte fluvial comercial. Uno de ellos comprende la creación del terminal portuario de carga en la localidad de Santa Rosa, distrito de Yavarí, provincia de Mariscal Ramón Castilla, departamento de Loreto.

Concluyen a favor de la propuesta legislativa y señalan que promover el mejoramiento y modernización de terminales portuarios nacionales permitiría aumentar el dinamismo del sector portuario nacional en el presente milenio, así como asegurar que el Perú continúe siendo un destino atractivo y seguro para la inversión nacional y extranjera.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

OSITRAN mediante Oficio 0318-2024-PD-OSITRAN de fecha 28 de junio de 2024 firmado por su presidente y demás funcionarios, adjunta Informe Conjunto N° 00094-2024-IC-OSITRAN (GAJ-GSF) remitido por sus autoridades, con fecha 27 de junio de 2024, emiten opinión y señalan aspectos relevantes sobre la clasificación de puertos y terminales portuarios, indicando que de conformidad con la normativa estos se clasifican en:

- De acuerdo con los artículos 6 y 7 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27943.
 - Por su titularidad, se clasifican en públicos y privados;
 - Por su uso, pueden ser de uso general o público y uso exclusivo o privado;
 - Por su actividad, son multipropósitos o especializados.
- De acuerdo con los artículos 15, 16, 19, 20 y 21 del Capítulo III del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario, Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, y sus modificatorias.
 - Por su ubicación, se clasifican en marítimos, fluviales y lacustres;
 - Por su alcance y ámbito, pueden ser nacionales y regionales.

Refieren que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) es aprobado mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones en el marco de la política del sector transportes y comunicaciones, siendo este el documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional que tiene como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional, de conformidad con el artículo 4 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

Asimismo, que el PNDP actualmente vigente fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 009-2012- MTC y modificado mediante Decreto Supremo N° 010-2015-MTC1. En la Tabla 5 del numeral IV.1.1 del referido Plan se incluye el listado de los Terminales Portuarios del Sistema Portuario Nacional, el cual que fue modificado mediante las Resoluciones de Acuerdo de Directorio N° 080-2017-APN/DIR2, N° 0066-2019-APN-DIR3 y N° 0111-2022- APN-DIR.

Refieren que los terminales portuarios mencionados en el proyecto de ley se encuentran detallados en el PNDP de la siguiente manera:

NOMBRE	CLASIFICACIÓN POR ACTIVIDAD	ADMINISTRADOR PORTUARIO	TITULARIDAD	USO
TP Matarani	Multipropósito	TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A.	Pública (Concesionado)	Público
TP Paita	Multipropósito	TP EUROANDINOS PAITA S.A.	Pública (Concesionado)	Público
TP Yurimaguas (Nueva Reforma)	Multipropósito	CONCESIONARIA PUERTO AMAZONAS S.A.	Pública (Concesionado)	Público
TP San Martín (Paracas)	Multipropósito	TERMINAL PORTUARIO PARACAS S.A.	Pública (Concesionado)	Público
TP Multipropósito Salaverry	Multipropósito	SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S.A.	Pública (Concesionado)	Público
TP Iquitos	Multipropósito	ENAPU S.A.	Pública	Público
TP Yurimaguas	Multipropósito	ENAPU S.A.	Pública	Público

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

Agregan que tal como se observa, los Terminales Portuarios Matarani, Paita, Yurimaguas (Nueva Reforma), San Martín (Paracas) y Multipropósito Salaverry han sido entregados por el Estado Peruano en concesión a empresas privadas y en el caso de los Terminales Portuarios Iquitos y Yurimaguas se encuentran bajo la administración de ENAPU S.A. Cabe mencionar que el PNDP no ha considerado dentro de la localidad de Pucallpa un terminal portuario de uso y titularidad pública.

Concluyen que OSITRAN ejerce sus competencias sobre las entidades prestadoras que explotan la infraestructura nacional de transporte de uso público. Así, en dicho ámbito, considerando que el OSITRAN tiene la naturaleza de un Organismo Regulador conforme a lo establecido en el artículo 1 de la Ley N° 27332, según corresponda, este ejerce las funciones supervisora, reguladora, normativa y sancionadora, así como de solución de controversias y reclamos de usuarios en segunda instancia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la citada Ley N° 27332 y por lo tanto no son competentes en emitir opinión respecto a la propuesta legislativa en estudio.

PL 8213/2023-CR

El Gobierno Regional de Moquegua mediante Oficio N° 636-2024-GRM/GR de fecha 12 de agosto de 2024, firmado por su Gobernadora Regional emite opinión, adjunta Informe N° 007-2024-GRDE/GR.MOQ-JMTF de fecha 09 de julio de 2024 remitido por la Gerencia Regional de Desarrollo Económico y emite opinión favorable al respecto y que no afecta de ninguna manera nuestro ordenamiento jurídico vigente y que no solo beneficiará al puerto de Ilo sino al Sur del Perú, en materia de comercio, en exportación e importación, lo que significa de gran provecho para la Región Moquegua.

OSITRAN mediante Oficio N° 0365-2024-PD-OSITRAN de fecha 16 de julio de 2024, firmado por su Gerente General señala que OSITRAN no cuenta con competencias vinculadas con una eventual declaración de necesidad pública e interés nacional de los estudios de preinversión y la inversión por modernización, ampliación y mejora del Terminal Portuario de Ilo-ENAPU.

Concluyen que no corresponde a dicho Organismo Regulador emitir opinión sobre la propuesta legislativa en estudio.

PL 8730/2024-CR, a la fecha aún no se ha recibido opiniones.

Resumen de la opiniones

El Perú cuenta con más de cien instalaciones portuarias, entre terminales portuarios y embarcaderos, a nivel nacional, por lo cual se dio el Plan de Continuidad Operativa de los Terminales Portuarios en el Perú (2019) norma técnica implementada por la Autoridad Portuaria Nacional (APN), teniendo en consideración la importancia de los Terminales Portuarios en el Perú, un plan que establece lineamientos mínimos en materia operativa, seguridad, infraestructura, equipamiento, protección, tecnológico y medio ambiental que permita la recuperación gradual de las actividades, operaciones y servicios portuarios en cada departamento, no solo frente a la

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR, QUE PROPONEN CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

ocurrencia de algún desastre natural o un evento intempestivo que paralice total o parcialmente la atención de las naves, carga y pasaje en los terminales portuarios en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre sino también por la importancia del trabajador de puertos que día a día lleva el pan y beneficio de su familia, por todo ello y considerando las opiniones recibidas y normas establecidas, así como el apoyo del Estado en lograr los cambios a los puertos, es que se consideran factibles los proyectos de ley en estudio.

Promover el mejoramiento y modernización de terminales portuarios nacionales permitiría aumentar el dinamismo del sector portuario nacional en el presente milenio, así como asegurar que el Perú continúe siendo un destino atractivo y seguro para la inversión nacional y extranjera tal como lo señala COMEX PERU en su informe remitido a la comisión.

De manera general no hay oposición ni observaciones a la declaratoria de interés nacional y necesidad pública que plantean los proyectos de ley.

V. Análisis costo beneficio

V.1 Costos

Tratándose de una ley declarativa no genera por sí misma gastos al erario nacional. Los presupuestos están o estarán considerados en cada uno de los proyectos de construcción, mejoramiento, ampliación o modernización de los terminales portuarios mencionados.

Queda en el ámbito del Poder Ejecutivo priorizar la ejecución de los proyectos, desarrollar los estudios de preinversión, determinar los niveles de inversión, así como asignar los presupuestos para éstos.

V.2 Beneficios

El Poder Legislativo deja constancia al Poder Ejecutivo de la necesidad de promover las inversiones y la modernización de los terminales portuarios localizados en la costa y en la selva del país, lo que conllevará a nuevas inversiones en infraestructura marítima en los departamentos con sedes portuarias, incremento del empleo local, dinamización de la economía local, generando un círculo virtuoso económico y social.

Además, la nueva infraestructura portuaria puede permitir a futuro el desarrollo del transporte multimodal e incorporar al cabotaje como nueva actividad de transporte en la economía, más todavía tomando en cuenta la próxima inauguración del Megapuerto de Chancay y la posterior construcción del Megapuerto Corío o De Las Américas en Arequipa.

La ley busca acelerar el crecimiento portuario, dinamizar e impulsar el desarrollo económico del país, promover el comercio exterior, generar empleo, atraer inversiones, reducir costos logísticos, posesionar al Perú en el mapa global de infraestructuras marítimas y mejorar la competitividad del país en Sudamérica.

Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/10/2024 20:32:58-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento

Fecha: 01/10/2024 18:45:18-0500

Comisión de Transportes y Comunicaciones

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



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS Segundo
Toribio FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/10/2024 18:07:24-0500



VI. Conclusión

Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20181740126 soft

Por lo tanto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** de los Proyectos de Ley 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR y 8730/2024-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

Artículo único. - Declaración de interés nacional y necesidad pública

Se declara de interés nacional y necesidad pública la construcción, mejoramiento, ampliación o modernización de los terminales portuarios de: Matarani, en Arequipa; General San Martín en Ica; Puerto Eten y Pimentel, en Lambayeque; Salaverry en La Libertad; Iquitos y Yurimaguas, en Loreto; Paita en Piura; Ilo en Moquegua, a fin de acelerar el crecimiento portuario, dinamizar e impulsar el desarrollo económico del país, promover el comercio exterior, generar empleo, atraer inversiones, reducir costos logísticos, posesionar al Perú en el mapa global de infraestructuras marítimas y mejorar la competitividad del país en Sudamérica.

Dase cuenta

Sala de la Comisión

Lima, 30 de septiembre de 2024.



Firmado digitalmente por:
Rosmary FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/10/2024 18:29:29-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20181740126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 02/10/2024 15:50:14-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin FAU 20181740126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 01/10/2024 16:23:52-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly Roxana FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/10/2024 16:15:31-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REATEGUI Cheryl FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/10/2024 17:34:29-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge Arturo FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/10/2024 09:38:18-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly Rosmary FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/10/2024 12:59:35-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/10/2024 10:32:50-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza Merly FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/10/2024 11:08:51-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/10/2024 12:27:59-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo Hector FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/10/2024 14:51:20-0500



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/10/2024 15:17:20-0500



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ Hamlet FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/10/2024 15:53:08-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie Vivian FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/10/2024 15:10:25-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/10/2024 12:08:43-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery Eiana FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/10/2024 10:51:48-0500

CONSEJO DIRECTIVO DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Lima, 20 de Noviembre de 2024

Al orden del día



JAIME ABENSUR PINASCO
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Periodo Anual de Sesiones 2024- 2025

ACTA DE LA PRIMERA SESIÓN ORDINARIA DESCENTRALIZADA

Lunes, 30 de setiembre de 2024

Resumen de acuerdos:

- Se aprobó el acta de la tercera sesión ordinaria realizada el 16 de setiembre de 2024.
- Se aprobó por unanimidad el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023- CR y 8730/2024-CR que proponen una "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción, mejoramiento, ampliación o modernización de los terminales portuarios de la costa y de la selva".
- Se consideró realizar sesiones descentralizadas en los departamentos de San Martín, La Libertad, Cajamarca y Áncash, a solicitud de los Congresistas Echeverría Rodríguez, Ruiz Rodríguez, Paredes Fonseca y Chacón Trujillo.
- Se aprobó a solicitud del congresista Segundo Acuña Peralta para postergar la aprobación y conformación del Consejo Consultivo.

En el Auditorio del Gobierno Regional de Lambayeque, ubicado en la Av. Juan Tomis Stack N° 975, Chiclayo, Lambayeque y a través de la plataforma Microsoft Teams, siendo las diez horas con dos minutos del lunes 30 de setiembre de 2024, con el quorum reglamentario de 11 congresistas, se inició la primera sesión ordinaria descentralizada de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, con la asistencia de los señores congresistas titulares Hilda Marleny Portero López, Magaly Rosmery Ruiz Rodríguez, Nilza Merly Chacón Trujillo, Segundo Acuña Peralta, Guido Bellido Ugarte, Raúl Felipe Doroteo Carbajo, Hamlet Echeverría Rodríguez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Alex Randu Flores Ramírez, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Segundo Toribio Montalvo Cubas, Vivian Olivos Martínez, Karol Ivett Paredes Fonseca, Kelly Roxana Portalatino Ávalos, Cheryl Trigozo Reátegui, Héctor Valer Pinto, Oscar Zea Choquechambi y Jorge Arturo Zeballos Aponte. Estuvo presente el congresista accesorio Roberto Helbert Sánchez Palomino.

Acto seguido la presidencia agradeció al señor gobernador regional de Lambayeque por tener la gentileza de ceder las instalaciones del Gobierno Regional para realizar la presente sesión y posteriormente la audiencia pública, así como a todos sus funcionarios por el apoyo técnico y logístico dado al equipo técnico de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Señaló que se eligió la ciudad de Chiclayo como el inicio de las sesiones descentralizadas de la Comisión de Transportes y Comunicaciones cuyo objetivo era el de acercarse a los gobiernos subnacionales y que se invitó al titular del sector Transportes y Comunicaciones y sus representantes para darles a conocer, *in situ*, el estado de los proyectos y obras, la ejecución presupuestal, las trabas que impiden terminar y entregar las obras para la ciudadanía a fin de dar soluciones.

Agregó que la Comisión de Transportes y Comunicaciones seguirá realizando sesiones descentralizadas en el sur, en el centro y en la selva de nuestro país con la finalidad de contribuir con la ampliación de la infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y de

comunicaciones, para el desarrollo de las actividades económicas y para mejorar las condiciones de vida y de servicios de la población.

ACTA

La presidenta puso al voto la aprobación del acta de la tercera sesión ordinaria, realizada el 16 de setiembre de 2024 la misma que no tuvo observaciones, siendo aprobada por unanimidad.

DESPACHO

La presidenta comunicó que a través de los correos institucionales se ha enviado:

1. El reporte de los documentos recibidos y remitidos del periodo comprendido desde el 12 hasta el 26 de setiembre de 2024, señaló que si algún congresista deseaba una copia de algún documento lo podía solicitar a la secretaria de la comisión.
2. La relación de los proyectos de ley ingresados a la comisión en el mismo periodo, agregando que todos los proyectos de ley que han ingresado en la presente legislatura ya fueron evaluados y se ha solicitado pedidos de opinión técnica e información respectiva a los sectores competentes.

Asimismo, señaló que la comisión ha remitido el Oficio N° N°212-2024-2025-CTC-HMPL-CR al Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitando un informe detallado de la fecha en que serán publicados los reglamentos de las leyes pendientes de reglamentarse desde el año 2016 hasta setiembre de 2024 y el estado en que se encuentran.

INFORMES

La presidenta informó que el Pleno del Congreso, en su sesión celebrada el 19 de setiembre de 2024, aprobó la siguiente modificación en la conformación de la Comisión de Transportes y Comunicaciones: sale como titular la congresista Nelcy Lidia Heidinger Ballesteros, a propuesta del grupo parlamentario Alianza Para el Progreso.

Luego intervino el congresista **Echeverría Rodríguez** para informar que en su semana de representación viajó a Cajamarca y sostuvo una reunión con el alcalde provincial de Celendín, funcionarios del MTC y del MEF, respecto al tema de la transferencia errónea hacia la Municipalidad Provincial de Cajamarca cuando en realidad le correspondía a la Municipalidad Provincial de Celendín, para la intervención del "Mantenimiento periódico del camino vecinal tramo: Celendín-Paltorume-Huasmin", situación que está generando demora.

Agregó que en dicha reunión se planteó que mediante Decreto Supremo se tiene que ordenar la transferencia a la Municipalidad de Celendín e incluso mediante oficio solicitó información detallada respecto al estado situacional del Oficio N°2357-2024-EF/13.01.2024 remitido por el Ministerio de Economía y Finanzas al MTC.

Asimismo, que PROVIAS debería enviar un informe incluyendo el informe del presupuesto

para que a su vez el MEF envíe su conformidad.

Señaló que los funcionarios del MTC están dilatando el tema y no dan solución e incluso desde su despacho ha remitido el Oficio N° 100-2024-2025-HER/CR de fecha 27.09.2024 y que han llamado a las áreas competentes, pero no responden

PEDIDOS

El señor congresista **Echeverría Rodríguez** solicitó a la comisión el apoyo a fin de que se dé solución a la problemática planteada y que perjudica a la provincia de Celendín y que los Ministerios de Transportes y Comunicaciones, así como el MEF se pronuncien al respecto.

El señor congresista **Acuña Peralta** solicitó se postergue la conformación del Consejo Consultivo de la comisión.

La congresista **Paredes Fonseca** hizo referencia al Oficio 0197-2024-2025-KPF/CR de fecha 20.09.2024 dirigido a la comisión y reiteró su pedido para que se programe una sesión descentralizada en el departamento de San Martín.

Asimismo, hizo referencia al Oficio 0122-2024-2025-KPF/CR de fecha 04.09.2024 dirigido también a la comisión, solicitando el estudio y dictamen de los proyectos de ley:

- 08413/2013-CR, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el mejoramiento de la infraestructura vial del tramo Salaverry – Juanjuí, y
- 06425/2023-CR, Ley que promueve la reposición y modernización del servicio de navegación aérea a nivel nacional.

La congresista **Chacón Trujillo** se refirió a la visita inopinada que realizó en su semana de representación a la zona de La Carbonera en el Valle del Santa en el departamento de Áncash y señaló la problemática que existe en la creación de peajes solicitando a la comisión remita un oficio al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a fin de que informe cuál es el análisis técnico que se realiza para elaborar los contratos de concesión y crear peajes en tramos cortos, perjudicando no solo a la población sino a los agricultores de la zona que transitan día a día por dicho lugar, viendo desgastada su economía.

Al respecto, el congresista **Echeverría Rodríguez** manifestó que poco o nada se obtiene con la conformación de grupos de trabajo en el Congreso de la República por lo que solicitó que se debe solicitar información a las universidades a fin de que se pueda obtener la información correcta.

ORDEN DEL DÍA

Como **primer punto de la agenda** la presidenta puso a debate el dictamen recaído en los Proyectos de Ley 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023- CR y 8730/2024-CR que proponen una "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción, mejoramiento, ampliación y modernización de los terminales portuarios de la costa y de la selva".

Manifestó que dicho dictamen concluye en la recomendación de la aprobación de un texto sustitutorio para una Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción, mejoramiento, ampliación o modernización de los terminales portuarios de: Matarani en Arequipa, General San Martín en Ica, Puerto Eten y Pimentel en Lambayeque, Salaverry en La Libertad, Iquitos y Yurimaguas en Loreto, Paita en Piura e Ilo en Moquegua.

Agregó que, con la aprobación de dicha norma, el Poder Legislativo deja constancia al Poder Ejecutivo de la necesidad de promover las inversiones y la modernización de los terminales portuarios localizados en la costa y en la selva del país, lo que conllevará a nuevas inversiones en infraestructura marítima en los departamentos con sedes portuarias, incremento del empleo local, dinamización de la economía local, generando un círculo virtuoso económico y social.

Además, que la nueva infraestructura portuaria puede permitir a futuro el desarrollo del transporte multimodal e incorporar al cabotaje como nueva actividad de transporte en la economía, más todavía tomando en cuenta la próxima inauguración del Megapuerto de Chancay y la posterior construcción del Megapuerto Corío o De Las Américas en Arequipa.

Finalmente manifestó que la ley precisa que se busca acelerar el crecimiento portuario, dinamizar e impulsar el desarrollo económico del país, promover el comercio exterior, generar empleo, atraer inversiones, reducir costos logísticos, posesionar al Perú en el mapa global de infraestructuras marítimas y mejorar la competitividad del país en Sudamérica.

Seguidamente la presidenta cedió el uso de la palabra a los congresistas, no habiendo ninguna participación.

Puesto al voto el dictamen fue aprobado por unanimidad con los votos de los congresistas Hilda Marleny Portero López, Magaly Rosmery Ruiz Rodríguez, Nilza Merly Chacón Trujillo, Segundo Acuña Peralta, Guido Bellido Ugarte, Hamlet Echevarría Rodríguez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Alex Randu Flores Ramírez, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Segundo Toribio Montalvo Cubas, Vivian Olivos Martínez, Karol Ivett Paredes Fonseca, Kelly Roxana Portalatino Ávalos, Cheryl Trigozo Reategui, Héctor Valer Pinto, Oscar Zea Choquechambi y Jorge Arturo Zeballos Aponte.

Como **segundo tema de la Orden del Día** se tuvo el informe del señor Ismael Sutta Soto, Viceministro de Transportes, en representación del señor Raúl Ricardo Pérez-Reyes Espejo, Ministro de Transportes y Comunicaciones a fin de tratar el tema: Los desafíos del transporte multimodal en los departamentos del norte del Perú (Lambayeque, Piura, La Libertad y Tumbes) a través de Provias Nacional, Provias Descentralizado, Corpac y APN con precisión sobre las intervenciones (inversiones, nivel de ejecución y saldos pendientes de ejecución) realizadas de enero a setiembre de 2024 y la proyección para el último trimestre 2024, así como la proyección de las intervenciones al 2025, según lo solicitado por la comisión mediante Oficio N° 278-2024-2025-CTC-HMPL-CR

La presidenta dio la bienvenida al señor Ismael Sutta Soto, Viceministro de Transportes y a los funcionarios que lo acompañaron y le cedió el uso de la palabra.

El señor Sutta Soto saludó a los presentes e hizo llegar el saludo del señor ministro de Transportes y Comunicaciones y agradeció la oportunidad para exponer. Inició su exposición cediéndole el uso de la palabra al representante de PRONATEL quien fue el encargado de realizar la presentación en PPT.

En primer lugar, se refirió a las intervenciones en el departamento de Lambayeque, como son IIRSA Norte – Tramo 4: Olmos-Corral Quemado,



Autopista Del Sol: Chiclayo-Lambayeque-Piura,



Carretera Desvío Pacora-Jayanca-Mochumí-Íllimo, COVISOL – Inicio de obras de la Vía de Evitamiento Chiclayo, la ejecución y/o mantenimientos de los puentes Taymi, Juana Ríos, Sorronto, La Otra Banda en el departamento de Lambayeque.

Asimismo, se refirió al ferrocarril Lambayeque-Cajamarca, indicando que fue el Gobierno Regional de Lambayeque quien solicitó su priorización ante el MTC con código de idea (código único de inversiones) 323108, con el objetivo de contar con un sistema de transporte masivo y

seguro para la carga y pasajeros, el cual contribuirá a reducir el tiempo de viaje entre Lambayeque y Cajamarca y viceversa, contribuyendo en forma efectiva al descongestionamiento del sistema vial.

Agregó que el trazo preliminar recorrerá una extensión de 448 Km, beneficiando a 773 mil personas al año con una inversión estimada de S/18.9 millones siendo esto un proyecto a nivel de idea y que a la fecha se viene gestionando la habilitación de recursos para iniciar la elaboración del estudio a nivel de perfil en el trimestre 2025.



Se refirió al terminal marítimo de Puerto Eten, un proyecto de modernización del terminal marítimo cuyo objetivo es el otorgamiento de una concesión para el diseño, financiamiento, construcción, conservación, explotación y transferencia de dicho terminal, teniendo un plazo de 30 años y con un costo estimado de inversión de S/ 1.5 millones y que actualmente se viene elaborando el expediente técnico, con un avance del 75%.



Finalmente se refirió al Aeropuerto Internacional Capitán FAP José A. Quiñones – Chiclayo, indicando que el concesionario era Aeropuertos del Perú S.A. con una modalidad cofinanciada y

tiene como misión el mejoramiento del Servicio Aeroportuario del departamento de Lambayeque mediante la modernización del aeropuerto. Su alcance es ampliar y mejorar integralmente la capacidad operativa del aeropuerto, con altos estándares de calidad de servicio, lo cual permitirá impulsar la conectividad y descentralización del transporte aéreo en nuestro país, así como el desarrollo comercial y turismo regional, con un monto de inversión de USD 409 millones siendo su situación actual de que se viene elaborando el expediente técnico con un avance del 75% y se tiene previsto terminarlo en el II semestre del 2025.



En segundo lugar, se refirió a las intervenciones en el departamento de La Libertad, indicando a: la Autopista del Sol: Tramo Trujillo – Chiclayo, igualmente el mantenimiento de dicho tramo, la vía de evitamiento de Trujillo, la Longitudinal de la Sierra tramo 2: Carretera Shorey-Huamachuco, mejoramiento del borde costero de los balnearios de las Delicias, Buenos Aire y Huanchaco, las acciones de emergencia ante los oleajes, el Aeropuerto Internacional Capitán FAP Carlos Martínez de Pinillos.



En tercer lugar, se refirió a las intervenciones en el departamento de Piura señalando a: la carretera El Alto – Talara, Carretera Canchaque – Huancabamba, Puente Simón Rodríguez en

Sullana, Carretera Piura – La Obrilla, el Aeropuerto Internacional Capitán FAP Guillermo Concha Iberico de la ciudad de Piura.



Finalmente se refirió a las intervenciones en el departamento de Tumbes señalando a: la Carretera Costanera: Sullana – Tumbes – Puente La Paz/Ovalo Zarumilla – Aguas Verdes/Sullana – El Alamo/ Sullana – Tambogrande, carretera Zarumilla – Aguas Verdes, Puente Internacional De La Paz, Puerto de Zorritos y finalmente el Aeropuerto Capitán FAP Pedro Canga Rodríguez – Tumbes.

Concluida la exposición, la presidenta ofreció el uso de la palabra a los señores congresistas.

Intervino la congresista Magaly Ruiz Rodríguez quien solicitó se pueda contar con la presencia de los funcionarios del MTC a las sesiones descentralizadas pero que estas no se realicen en la

capital del departamento, sino que sean en lugares más alejados en el caso de la región La Libertad.

El congresista Acuña Peralta solicitó información referida a la autopista Chiclayo-Pimentel; el congresista Echeverría Rodríguez se aunó al pedido de la congresista Ruiz Rodríguez solicitando que se realicen las sesiones en los interiores de una región como en el caso de Cajamarca.

La presidenta mencionó la falta de atención por parte de los funcionarios responsables de las Unidades Regionales Descentralizadas del sector Transportes, quienes no reciben a las autoridades de las regiones ni a los congresistas, porque nunca están en su lugar de trabajo, sin poder obtener solución a la problemática de cada departamento.

Finalmente, la presidenta solicitó la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar lo acordado, lo que fue aprobado por unanimidad.

Siendo las once con cuarenta y un minutos de la mañana se levantó la sesión.

Concluida la Sesión Ordinaria Descentralizada, se dio inicio a la Primera Audiencia Pública Descentralizada realizada en la ciudad de Chiclayo, departamento de Lambayeque, con la presencia de autoridades provinciales y distritales de Tumbes, Piura, La Libertad y Lambayeque, así como de los gobernadores regionales de Lambayeque y Tumbes, de representantes de los gremios de transportistas, taxistas y vehículos menores y de la ciudadanía en general.

Se deja constancia que la transcripción de la versión grabada de esta sesión es elaborada por el Área de Transcripciones y el audio es registrado por el Área de Grabaciones en Audio y Video del Congreso de la República, los cuales forman parte integrante de la presente acta, prevaleciendo lo expresado según el audio.

Hilda Marleny Portero López
Presidenta

Nilza Merly Chacón Trujillo
Secretaria



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20181740120 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/10/2024 12:44:07-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20181740120 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 15/10/2024 12:57:50-0500