

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2021 – 2022

DICTAMEN



Señor Presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 861/2021-CR**, presentado por el grupo parlamentario **FUERZA POPULAR**, a iniciativa del congresista, **DAVID JULIO JIMÉNEZ HEREDIA** por el que se propone la Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la Construcción del Canal Logístico del Centro del Perú".

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 861/2021-CR, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 26 de noviembre de 2021, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 30 de noviembre de 2021, como única comisión para su estudio y dictamen.

I.2 Antecedentes parlamentarios

Sobre el particular, el 10 de febrero de 2016 se presentó el Proyecto de Ley 5138-2015-CR¹ presentado en su momento por el congresista Jesús Hurtado Zamudio, decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 18 de febrero del 2016. En consecuencia, se le cita de manera expresa ya que ciertos postulados centrales, son recogidos en la presente iniciativa legislativa, cumpliendo con lo establecido en el literal d) del numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República.

¹En: [https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc03_2011.nsf/0/437ad40d1e6e231b05257f55008151cb/\\$FILE/PL0513820160210.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc03_2011.nsf/0/437ad40d1e6e231b05257f55008151cb/$FILE/PL0513820160210.pdf)

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ.

El presente dictamen fue **aprobado por unanimidad** de los congresistas presentes en la 18 sesión ordinaria semipresencial, celebrada el 13 de mayo de 2022, con los votos favorables de los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Herrera Medina, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Obando Morgan, Paredes Castro, Paredes Piqué, Pariona Sinche, Soto Palacios, Tello Montes y Trigozo Reátegui. No hubo votos en contra, ni abstenciones

II. Contenido de la propuesta legislativa

El contenido de la siguiente propuesta legislativa es declarar de necesidad pública y prioritario interés nacional la Construcción del Canal Logístico del Centro del Perú.

FÓRMULA LEGAL

“PROYECTO DE LEY POR EL QUE SE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ”.

Artículo Único. - Declaración de interés nacional y necesidad pública

Declárese de necesidad pública y prioritario interés nacional la Construcción del Canal Logístico del Centro del Perú, conformado por la construcción del puerto seco en la provincia de Jauja, un puerto seco en el Mercado Santa Anita en Lima, y la habilitación del Ferrocarril Central del Perú, con el propósito de unir estos dos puertos secos, con el Puerto del Callao.

III. Marco Normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27783, Ley de Bases de la Descentralización
- Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ.

- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.
- Ley 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental.
- Decreto Legislativo 1013, Aprueba la Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente.

IV. Análisis de la propuesta legislativa

IV.1 Análisis técnico

La presente iniciativa tiene por objeto declarar de necesidad pública y prioritario interés nacional la Construcción del Canal Logístico del Centro del Perú.

En el ámbito logístico, existen diversos tecnicismos, como plataformas, logísticas, plantas intermodales y puertos secos. Estos comprenden zonas de trabajo y almacenamiento con una creciente importancia por su cooperación con puertos. Específicamente los puertos secos son una zona primaria aduanera, que funcionan como pulmones, oxigenando las arterias de los principales puertos, donde el tráfico es caudaloso.² Su objetivo principal, es liberar los puertos marítimos del creciente volumen de actividad que motiva en muchos casos tanto en aumento de los costes, como un freno de la propia actividad por la falta de espacios e infraestructuras.

Según la UNCTAD¹, un puerto seco es una instalación interior de uso común con carácter de autoridad pública, provista de instalaciones fijas que ofrecen servicios para el manejo y almacenamiento temporal de cualquier medio de transporte. Asimismo, una definición más técnica, indica que un puerto seco es una terminal interna conectada a uno o varios puertos marítimos por un sistema de transporte intermodal.³

Algunas operaciones realizadas tradicionalmente en el puerto marítimo, en este caso, El Callao pueden ejecutarse en otro lugar. Ejemplos de estas operaciones son: recepción, almacenamiento temporal, despacho aduanero, inspección, clasificación y consolidación de contenedores, compilación de trenes de carga y trasbordo a camiones. Así, el trasbordo de contenedores en el puerto marítimo se puede acelerar y el espacio dedicado al almacenaje y manipulación de los contenedores se puede reducir trasladando estas operaciones a un espacio en el interior, lejos del puerto marítimo y la costa.

² <https://apam-peru.com/web/puertos-secos-el-salto-necesario-hacia-una-logistica-mas-federal-inclusiva-y-eficiente/>

³ <https://economipedia.com/definiciones/puerto-seco.html>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
DEL PERÚ.

La presente iniciativa legislativa, describe que la distribución puede ganar en eficiencia al establecer una conexión entre el puerto seco y el puerto marítimo a través de un tren de alta capacidad, con menor costo de transporte por unidad que enviando los contenedores uno a uno por camión, que es la penosa realidad de hoy. Los contenedores, tanto en la recogida como en la distribución final, se transportan por carretera, con el transbordo en el puerto seco.

Los puertos secos no son una creación en nuestro país pues ya han sido impulsados en países como Colombia, Argentina, México, España, entre otros. Son utilizados con mucho éxito en la comercialización de productos, lo que ha permitido un desarrollo de las industrias en cada uno de los países señalados.

A continuación, indicamos los diversos tipos de puertos secos. Cada uno con sus características propias, pero con una sola finalidad: la de contribuir con el desarrollo y competitividad del país impulsando las exportaciones.

- Puerto Seco de Medellín — Colombia

Tiene una extensión de once hectáreas y está ubicado al norte del Valle de Aburrá, al sur del Municipio de Bello, en el Municipio de Medellín.

Está compuesto por un complejo que incluye servicios de aduana, inspecciones y autorizaciones legales; un área de autorizaciones sanitarias, almacenamiento de contenedores en general, entre otros

-Puerto Seco de Mendoza-Argentina

Ubicado en el Distrito de Tortuguitas, Departamento de Godoy Cruz en la Provincia de Mendoza, Argentina. El puerto seco cuenta con una extensión de doce hectáreas donde se cuenta con servicios de Aduana, SENASA, carga y descarga de contenedores, almacenamiento, rampas de verificación, centros de embalaje, centros de pesado, servicios de grúa, estacionamiento, salud, etc.

- Puerto Seco de Guanajuato — México

Ubicado en el Municipio de Silao de la Victoria, Guanajuato. Es el centro logístico más importante de América Latina y cuenta con diversas áreas de gran importancia como las siguientes:

- a) Parques industriales: Tiene dos parques industriales Santa Fe I y Santa fe II que proveen servicios de operación para empresas logísticas y manufactura media.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
DEL PERÚ.

- b) Aduana: La aduana está preparada para manejar hasta 10,000 procesos de importación y exportación diarias.
- c) Parque industrial ferroviario: EL mismo que es operado por empresas que se dedican al manejo de carga pesada mediante el uso de ferrovías, asimismo cuenta con una terminal especializada en carga ferroviaria.
- d) Aeropuerto Internacional: que ofrece vuelos directos a las principales ciudades de México y EEUU.
- e) Distrito de negocios: que se encuentra en construcción y constará de hoteles para alojar a empresas comerciales y servicios complementarios a actividades logísticas, servicios de bancos, alimentos, etc.
- f) Zona Educativa: Pues se cuenta con un instituto tecnológico que ofrece carreras relacionadas con los negocios.
- g) Centro de servicios comunitarios: que cuenta con centro de atención médica, guardería, estación de bomberos, entre otros.

- Puerto Seco de Azuqueca — España

Ubicado en la autovía AQ entre Madrid, Zaragoza y Barcelona; tiene acceso por ferrocarril, vía carretera, marítimo y vía aérea. Ofrece los siguientes servicios: Estación de servicios, restaurante, hoteles, talleres, edificio de inspección técnica vehicular, playas de estacionamientos* industriales, naves logísticas en alquiler, alquiler de oficinas, etc.

- Puerto Seco de Madrid - España

En España existirían numerosos puertos secos en su extensión territorial, llegando a 17. El Puerto Seco de Madrid se ubica en el Municipio de Coslada perteneciente a la Comunidad de Madrid y permite tener un área de influencia que incluye a 7.5 millones de personas. En el puerto seco existen proyectos de gran envergadura como: El Centro de Transportes de Coslada, el centro de carga aérea de Madrid, la estación Ferroviaria de Vicálvaro, Polígonos industriales especializados.

A efectos de evaluar de manera más precisa el uso de la vía férrea también puede emplearse un indicador que relacione el volumen transportado de la carga con el número de kilómetros recorridos, como es el caso del indicador de toneladas. Así, en términos de dicha variable, durante 2020 la carga movilizada fue de 338 millones de toneladas-kilómetro, nivel prácticamente similar al experimentado en 2019 (335 millones de toneladas-kilómetro), pues únicamente aumentó 0,7%. Sin embargo, el nivel registrado en 2020 es inferior en comparación con los niveles registrados entre 2015 y 2018.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
DEL PERÚ.

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

Con el aumento del volumen y transacciones de comercio exterior, se requiere de mayor espacio y personal para el debido procesamiento de las cargas. En esa línea, las instalaciones surgen de dicha necesidad de disminuir la congestión de los puertos marítimos.

Según el informe del Consejo Nacional de Competitividad para el período 2013-2014, coloca a la región Junín empatado en el noveno lugar junto con la de Ancash, como las regiones con mayor competitividad en nuestro país⁴.

Por otra parte, en una reciente publicación sobre el índice de Competitividad Regional de CENTRUM de la Pontificia Universidad Católica del Perú, en el año 2015, la región Junín cayó al puesto 18; en éste mismo informe del año 2008 señalaba que Junín ocupaba el puesto número 8. Pese a ello, por Junín transita gran parte de los productos hacia Lima y en dicha región se produce una serie de productos que sirven para el sustento de la población de Lima.

Para el año 2018, éste índice demostraba que la Región Junín había bajado al puesto número 14, seguramente por el gobierno comunista al que fue sometido⁵. De igual modo, el índice correspondiente al año 2019 mantenía a Junín en el puesto número 14.

Según datos del INEI, los principales productos transportados desde la Sierra Central hacia Lima son productos agropecuarios y concentrados mineros sumando entre ambos un total de 5,500 toneladas métricas por día, en tanto, que desde Lima hacia la Sierra Central se transportan principalmente bienes de consumo masivo y combustibles líquidos que en total suman 164 toneladas métricas más 229 mil galones de combustible por día. En consecuencia, se puede afirmar que diariamente transitan por la carretera central 5,664 toneladas métricas de productos más 229 mil galones de combustible.

Por otra parte, según el Informe de Desempeño de la Concesión del Ferrocarril del Centro del año 2014, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, el Ferrocarril del Centro del Perú en el año 2014 transportó un total de 315,91 millones de toneladas métricas por kilómetro, lo que significó un aumento del 10% con

⁴ En <https://www.cnc.gob.pe/competitividad-regional/presentacion-de-icr>

⁵ En <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/141916/Folleto%201CRP%202018>

%20Final.pdf?sequence=1&isAllowed=y

⁵ Índice de Competitividad Regional 2019. CENTRUM PUCP.

<https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/169033/Folleto%201CRP%202019>.

pdf?sequence=5&isAllowed=y <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/141916/Folleto%201CRP%202018>

%20Final.pdf?sequence=1&isAllowed=y

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
DEL PERÚ.

respecto al año anterior. Los principales productos transportados por el ferrocarril son: Concentrados de zinc, cobre, plomo, ácido sulfúrico, cemento en bolsas, entre otros.

En la actualidad, existe una gran cantidad de carga proveniente de la zona central de nuestro país, al punto que se ha hecho necesario que el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones opte por cerrar temporalmente las carreteras a los vehículos pesados en temporadas de feriados largos, para evitar tráfico en la vía, reconociendo implícitamente que, si no se cierra la vía al transporte de carga, se corre el riesgo que colapse. Esta realidad evidencia que la demanda existe y que es necesario pensar en una solución para tal demanda, realidad que debe pensarse en su conjunto como un sistema, un canal logístico que incluya zonas para almacenar grandes cantidades de productos para ser transportados vía ferroviaria entre dos puertos secos con destino al puerto del Callao.

Es necesario precisar que todos los productos agrícolas que provienen de la selva central pasan necesariamente por la región Junín. Es decir, la problemática se circunscribe a la necesidad de un canal logístico que permita transportar eficientemente la carga desde y hacia el centro del Perú, con destino al mercado central de Lima y de allí a todas partes del Perú, así como al puerto del Callao que es el punto de partida para las exportaciones nacionales.

A ello se adiciona la necesidad de descongestionar la Carretera Central de vehículos pesados de carga, que ya no tendrían necesidad de circular cuando comience a funcionar el Canal Logístico del Centro del Perú, pues el transporte vehicular pesado será usado únicamente para el transporte de los productos hasta el nuevo Puerto Seco en Jauja y funcionarían como una suerte de alimentadores de productos.

El Canal Logístico del Centro del Perú es la propuesta que plantea la presente iniciativa y ello comprende la construcción de dos puertos secos, uno en Jauja y otro en el Mercado Mayorista de Santa Anita, asimismo, se propone que se amplíe el ramal ferroviario para que alcance a dichos puestos secos, los mismos que se unirían por esta vía al puerto del Callao. Detallaremos la propuesta en las siguientes líneas:

PUERTO SECO EN JAUJA:

Se propone declarar de necesidad pública, la construcción de un puerto seco en la Provincia de Jauja, en los terrenos ubicados frente al Aeropuerto Francisco Carlé, en la medida que Jauja es considerado el punto neurálgico del comercio, el hub del centro del país ya que a Jauja llegan los productos de la sierra y selva central de país, con dirección a Lima. La construcción del Puerto Seco de Jauja permitirá una eficiente salida de los productos, que pueden ser acopiados para su posterior colocación en containers que serían transportados vía férrea hacia Lima.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
DEL PERÚ.

El puerto seco de Jauja serviría como centro de acopio de la producción de todo el centro del Perú y a través de dicho canal logístico se transportaría toda la mercancía hacia Lima y desde allí tomaría dos rumbos, uno abasteciendo a los mercados de la capital y provincias donde se requiera la producción y al puerto del Callao con fines de exportación de productos.

Un estudio realizado por la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través de Empresa Municipal de Mercados - EMMSA, señala que la carga total anual entre Lima y el centro del país sumaría 2,468 miles de toneladas métricas, por lo cual, la construcción del Canal Logístico del Centro del Perú, queda más que sustentada en función a dos necesidades.

PUERTO SECO DE SANTA ANITA:

Este puerto seco ya viene siendo estudiado por la Municipalidad Metropolitana de Lima, realizando los estudios para instalar un Puerto Seco en el Mercado Mayorista de Santa Anita, en un área de 62,700 metros cuadrados. Dicha infraestructura contaría con conexiones a Jauja y La Oroya y sería el canal logístico hacia el Puerto del Callao. El proyecto consta de un área de llegada de trenes, un área de embarque y desembarque, una oficina de Aduanas, un depósito de contenedores llenos, un depósito de contenedores vacíos, grúas montacargas y oficinas administrativas. Adicionalmente, se debe tener presente la posición estratégica del Mercado Mayorista de Santa Anita para realizar en dicho lugar otro puerto seco, pues no sólo es el mercado más grande de nuestro país, sino que, además, es el punto neurálgico donde se concentran los productos de pan llevar traídos desde las zonas más alejadas de nuestro país. La Empresa de Mercados — EMMSA ha planteado elaborar una infraestructura tomando como modelo el Puerto Seco de Azuqueca — España, ubicado en la vía entre Madrid, Zaragoza y Barcelona.

Siendo que actualmente la interconexión se realiza a través del Ferrocarril Central, sin contar con puertos secos que permitirían una mayor eficiencia, la interconexión entre la vía férrea y los puertos secos necesitaría de una ampliación o bifurcación en la vía, con la finalidad de darle continuidad al canal logístico; para el caso del Mercado de Santa Anita se ha calculado que hace falta un pequeño tramo, en tanto que en Jauja no es necesario, debido a la existencia de vía férrea que atraviesa la provincia.

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 la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

Opiniones solicitadas:

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 467-2021-2022-CTC/CR	28 de noviembre de 2021	Oficio N°0028-2022-MTC/04
Ministerio de Economía y Finanzas	OFICIO N° 468-2021-2022-CTC/CR	28 de noviembre de 2021	
Ministerio del Ambiente	OFICIO N° 469-2021-2022-CTC/CR	28 de noviembre de 2021	
GORE Junín	Oficio N° 470-2021-2022-CTC/CR	28 de noviembre de 2021	
Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO N° 471-2021-2022-CTC/CR	28 de noviembre de 2021	OFICIO N° D000025-2022-MML-SGC.
ENAPU	Oficio N° 472-2021-2022-CTC/CR	28 de noviembre de 2021	

Opiniones recibidas:

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	OFICIO N° 467-2021-2022-CTC/CR		Oficio N°0028-2022-MTC/04
Municipalidad Metropolitana de Lima	OFICIO N° 471-2021-2022-CTC/CR		OFICIO N° D000025-2022-MML-SGC.

Análisis de las opiniones recibidas

A) Ministerio de Transportes y Comunicaciones

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, remite el informe Oficio N°0028-2022-MTC/04, donde concluye lo siguiente:

- a) En el presente caso, el objeto de la “declaración de necesidad pública interés nacional” es priorizar “la construcción del canal logístico del centro del Perú, conformado por la construcción del puerto seco en la provincia de Jauja, un puerto seco en el Mercado Santa Anita en Lima, y la habilitación del Ferrocarril Central del Perú, con el propósito de unir estos dos puertos secos, con el Puerto del Callao”, por lo cual este proyecto podría ser evaluado para su posterior inclusión con los planes sectoriales que contempla la priorización de la planificación del canal logístico del Centro del Perú.
- b) La dirección de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, observa dicho proyecto para su implementación requiere un presupuesto para su planificación y construcción, presupuesto que hasta la fecha no tiene previsto el sector.
- c) En ese sentido, no se condice con lo dispuesto en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú y la legislación vigente sobre las leyes de necesidad pública, en razón que los representantes del Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos.
- d) Al respecto, es importante señalar que de acuerdo con la Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR de fecha 12 de junio de 2018, de la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, se ha determinado que “Las leyes que tiene el carácter de -declaratoria de interés y necesidad pública- son generalmente normas declarativas, emitidas por el Congreso de la República, las cuales tienen la particularidad excepcional de carecer de un supuesto explícito, y por tanto , no se adecuan a la formula general de que a cierto supuesto debe seguir una consecuencia.
- e) Con relación a la estructura del texto sustitutorio del Proyecto de Ley y su exposición de Motivos se recomienda considerar lo dispuesto en los artículos 2,3 y 4 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativas, aprobado por el Decreto Supremo N°008-2006-JUS, respecto al análisis de: i) la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa planteadas; ii) la cuantificación de los impactos y efectos que tiene la propuesta normativa, a fin que se pueda determinar los costos beneficios o en su defecto se posibilite apreciar analíticamente beneficios o en su defecto se posibilite apreciar analíticamente beneficios y costos que no se puedan cuantificar; iii) la coherencia con las normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional, toda vez que no se aprecia que se haya tenido en consideración las competencias de los tres niveles de gobierno.

De lo antes señalado se colige que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, observa la presente iniciativa legislativa, y hace una serie de recomendaciones, precisando que la

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
DEL PERÚ.

presente iniciativa al ser de índole declarativo representa una vinculación no jurídica del Poder Legislativo hacia el Poder Ejecutivo y que en consecuencia corresponde al Poder Ejecutivo la priorización de la formulación y ejecución del tema en cuestión.

B) Municipalidad Metropolitana de Lima

La Municipalidad Metropolitana de Lima, mediante el Oficio N° D000025-2022-MML-SGC, remite la opinión legal de la Secretaría General del Concejo, en donde concluye lo siguiente:

- a) Los artículos 29 y 30 del Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Metropolitana de Lima, aprobado por Ordenanza N° 2208, establecen que la Gerencia de Asuntos Jurídicos constituye el órgano responsable de brindar asesoría en asuntos jurídicos y normativos que requiere la Corporación Municipal. El deber de asesoría antes descrito, versa, entre otros, en desarrollar, controlar y supervisar las actividades jurídicas de asesoramiento, opinión legal, absolución de consultas, interpretación de disposiciones y normas legales sobre asuntos administrativos o documentación de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Es así que, dicha asesoría está referida, en general, a la forma de aplicación e interpretación de las normas legales que son utilizadas por los diferentes órganos de la Municipalidad Metropolitana de Lima, en el ejercicio de las funciones que le son propias.
- b) La Ley N° 28026, Ley del Sistema de Mercados Mayoristas de Alimentos, califica como la actividad básica de la empresa operadora del mercado mayorista, como un servicio público prioritario, la misma que contempla el comercio al por mayor de productos alimenticios agrícolas perecederos: tubérculos, raíces, hortalizas, legumbres y frutas, menestras, otros granos secos y recursos hidrobiológicos, siendo una de las actividades conexas, las de transporte y telecomunicaciones, entre otras.
- c) Los proyectos de ley que se basan en una declaratoria de interés nacional son normas declarativas, que representan una vinculación política, mas no jurídica; es decir, sirven como sugerencia para la adopción de medidas por parte del Poder Ejecutivo **al no tener el legislador iniciativa de gasto**, de conformidad con el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.
- d) En ese contexto, es menester mencionar que el Manual de Técnica Legislativa aprobado por Acuerdo de Mesa Directiva 106-2020-2021/MESA-CR, indica que la Exposición de motivos, incluye en los Fundamentos, entre otros: la identificación del problema, análisis del estado actual de la situación fáctica o jurídica que se pretende regular o modificar y la precisión del nuevo estado que genera la propuesta, el análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la ley.
- e) De esa manera, estando a la normativa expuesta y de la revisión de los actuados, se tiene que el objeto de la propuesta de Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
DEL PERÚ.

nacional, la construcción del canal logístico del Centro del Perú, conformado por la construcción del puerto seco en Jauja, en el Mercado Santa Anita en Lima y la habilitación del Ferrocarril Central del Perú, comprende la instalación de un puerto seco con un área de 62,700 m², entre otros, advirtiéndose que dicha implementación no ha sido adecuadamente sustentada en la Exposición de Motivos.

- f) La Empresa Municipal de Mercados S.A. -EMMSA, ha concluido que las actividades contempladas en el Proyecto de Ley N° 861-2021-CR no se encuentran reguladas dentro de las actividades comprendidas en la Ley N° 28026, Ley del Sistema de Mercados Mayoristas de Alimentos, por lo que las actividades a desarrollar deberán contar con la autorización de la Municipalidad Metropolitana de Lima, siendo necesario, además que se promulguen los instrumentos jurídicos que lo complementen y desarrollen.

El Proyecto de Ley N° 600/2021-CR, Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional, la construcción del canal logístico del centro del Perú, contiene disposiciones que irrogan gastos para su implementación, como la instalación de un puerto seco en un área de 62,700 m² en el terreno del Gran Mercado Mayorista de Lima, situación que no ha sido evaluada en la Exposición de Motivos, conteniendo una posible vulneración de la prohibición de iniciativa de gasto establecida en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, así como los criterios establecidos en el Manual de Técnica Legislativa aprobado por Acuerdo de Mesa Directiva 106-2020-2021/MESA-CR, motivo por el cual esta gerencia **no emite la opinión favorable sobre su viabilidad.**

IV.5 Análisis costo beneficio

El presente dictamen permite analizar los costos y beneficios que conllevaría la aprobación de esta iniciativa de ley, al ser ésta una de carácter declaratorio su objetivo es despertar el interés de las autoridades para dar cumplimiento a lo requerido.

En ese sentido, se presenta el análisis costo – beneficio frente a los actores sociales que supondría la aprobación del proyecto de ley:

Actores	Beneficios	Costos
Población	- El proyecto priorizado generará nuevos puestos de empleo en los puertos secos a construir. - El proyecto priorizado reducirá la circulación de camiones de carga pesada por la carretera central, lo que impactará en el tiempo de viaje de los vehículos menores.	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ.

Empresas	• El proyecto priorizado fortalecerá el comercio, bajará los costos de transporte, abrirá nuevos mercados, facilitará el intercambio comercial contribuyendo a enriquecer las actividades económicas de las diferentes provincias. • El proyecto priorizado promoverá las exportaciones e importaciones en el país. • El proyecto priorizado aumentará la inversión en los alrededores de los puertos secos. • El proyecto priorizado reducirá la informalidad en la cadena de comercialización.	
Estado	• Respetará y materializará el cumplimiento del inciso 8 en el artículo 192 y del inciso 7 en el artículo 195 de la Constitución Política del Perú, que fomenta la competitividad, las inversiones y el financiamiento para la ejecución de proyectos y obras de infraestructura de alcance e impacto regional	

Los beneficios que se lograrán con la ejecución de este proyecto logístico, será la solución a mediano y largo plazo de la problemática de la falta de infraestructura que haga eficiente la logística en el país.

En efecto, la presente iniciativa legislativa, es declarativa, no generará ningún gasto ni comprometerá partida presupuestal alguna por parte del Estado peruano, no estará obligado a realizar transferencia financiera ni expedir crédito suplementario alguno.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
DEL PERÚ.

IV.6 Vinculación con la Agenda Legislativa y las Políticas del Estado del Acuerdo Nacional

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes Políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- **VIGÉSIMO PRIMERO POLÍTICA DEL ESTADO.** La presente iniciativa legislativa coadyuva el desarrollo de la infraestructura y vivienda. Hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado, son prioridades de un estado de derecho. Este, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado.
- **VIGÉSIMA CUARTA POLÍTICA DEL ESTADO.** Afirmación de un Estado eficiente y transparente.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la revisión del Proyecto de Ley 861/2021-CR y observa el siguiente:

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ

Artículo único. Declaración de necesidad pública

Se declara de necesidad pública la construcción del Canal Logístico del Centro del Perú, conformado por la construcción de un puerto seco en la provincia de Jauja del departamento de Junín, por la construcción de otro puerto seco en el Mercado Santa Anita en Lima Metropolitana, provincia y departamento de Lima, y por la habilitación del Ferrocarril Central del Perú, con el propósito de unir aquellos dos puertos secos, con el puerto marítimo del Callao, en la Provincia Constitucional del Callao.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
 “Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
 Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
 CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
 DEL PERÚ.

Salvo mejor parecer,
 Dese cuenta.
 Sala de Comisión.
 Lima, 13 de mayo de 2022.



Firmado digitalmente por:
 SOTO REYES Alejandro FAU
 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 16/05/2022 18:41:12-0500

MIEMBROS TITULARES



1. SOTO REYES ALEJANDRO
 Presidente
 (Alianza para el Progreso)



2. ELERA GARCÍA, WILMAR ALBERTO
 Vicepresidente
 (Somos Perú-Partido Morado)



Firmado digitalmente por:
 ARAGÓN CARREÑO Luis Ángel
 FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 18/05/2022 12:48:52-0500

3. ARAGÓN CARREÑO, LUIS ÁNGEL
 Secretario
 (Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
 ARAGON CARREÑO Luis Angel
 FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 18/05/2022 12:48:37-0500



4. AMURUZ DULANTO, JESSICA ROSSELLI
 (Avanza País-Partido de Integración Social)



5. HERRERA MEDINA, NOELIA ROSSVITH
 (Renovación Popular)



6. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO
 (Fuerza Popular)



7. MEDINA MINAYA, ESDRAS RICARDO
 (Renovación Popular)



Firmado digitalmente por:
 HERRERA MEDINA Noelia
 Rossvith FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 19/05/2022 19:01:05-0500



Firmado digitalmente por:
 JIMENEZ HEREDIA David
 Julio FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 19/05/2022 11:32:05-0500



Firmado digitalmente por:
 MEDINA MINAYA Esdras
 Ricardo FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 30/05/2022 16:51:46-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
 “Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
 Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
 CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
 DEL PERÚ.



8. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO
 (Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
 OBANDO MORGAN Auristela
 Ana FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 19/05/2022 13:45:01-0500



9. OBANDO MORGAN, AURISTELA ANA
 (Fuerza Popular)



10. OLIVOS MARTÍNEZ, LESLIE VIVIAN
 (Fuerza Popular)



11. PAREDES CASTRO, FRANCIS JHASHMINA
 (Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
 PARIONA SINCHE Alfredo
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 23/05/2022 17:57:11-0500



12. PAREDES PIQUÉ, SUSEL ANA MARÍA
 (Somos Perú-Partido Morado)
 (Cupo cedido por Juntos por el Perú)



13. PARIONA SINCHE, ALFREDO
 (Perú Libre)



14. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL
 (Perú Libre)



15. SOTO PALACIOS, WILSON
 (Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
 PAREDES PIQUE Susel Ana
 Maria FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 25/05/2022 16:30:12-0500



16. TELLO MONTES, NIVARDO EDGAR
 (Perú Libre)



Firmado digitalmente por:
 PAREDES CASTRO Francis
 Jhasmina FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 30/05/2022 10:50:34-0500



Firmado digitalmente por:
 SOTO PALACIOS Wilson FAU
 20161749126 soft
 Motivo: En señal de
 conformidad
 Fecha: 25/05/2022 17:48:44-0500



Firmado digitalmente por:
 TELLO MONTES Nivardo
 Edgar FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 26/05/2022 13:28:20-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
 “Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
 Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
 CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
 DEL PERÚ.



17. TRIGOZO REÁTEGUI, CHERYL
 (Alianza para el Progreso)



Firmado digitalmente por:
 TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl
 FAU 20181740128 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 26/05/2022 14:40:17-0500

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO
 (Fuerza Popular)



2. ALVA ROJAS, CARLOS ENRIQUE
 (Acción Popular)



3. BARBARÁN REYES, ROSANGELLA ANDREA
 (Fuerza Popular)



4. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE
 (Fuerza Popular)



5. CORDERO JON TAY, MARÍA DEL PILAR
 (Fuerza Popular)



6. CUETO ASERVI, JOSÉ ERNESTO
 (Renovación Popular)



7. CUTIPA CCAMA, VÍCTOR RAÚL
 (Perú Libre)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
DEL PERÚ.



8. DÍAZ MONAGO, FREDDY RONALD
(Alianza para el Progreso)



9. ESPINOZA VARGAS, JHAEC DARWIN
(Acción Popular)



10. FLORES ANCACHI, JORGE LUIS
(Acción Popular)



11. GUERRA GARCÍA CAMPOS, HERNANDO
(Fuerza Popular)



12. GUTIÉRREZ TICONA, PAUL SILVIO
(Perú Libre)



13. LÓPEZ UREÑA, ILICH FREDY
(Acción Popular)



14. MORI CELIS, JUAN CARLOS
(Acción Popular)



15. REVILLA VILLANUEVA, CÉSAR MANUEL
(Fuerza Popular)



16. SALHUANA CAVIDES, EDUARDO
(Alianza para el Progreso)



COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
861/2021-CR, QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA
Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA
CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO
DEL PERÚ.



17. YARROW LUMBRERAS, NORMA MARTINA
(Avanza País-Partido de Integración Social)



18. ZETA CHUNGA, CRUZ MARÍA
(Fuerza Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Período Ordinario de Sesiones 2021 – 2022

ACTA DE LA DÉCIMA OCTAVA SESIÓN ORDINARIA SEMIPRESENCIAL, REALIZADA EN LA SALA BOLOGNESI Y A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DE MICROSOFT TEAMS

Lima, 27 de abril de 2022

En Lima, en la Sala Francisco Bolognesi de Palacio Legislativo y en la plataforma virtual Microsoft Teams del Congreso de la República, siendo las diez y seis horas con veinticinco minutos del día, miércoles 27 de abril del año dos mil veinte y dos, se dio inicio, a la décimo octava sesión ordinaria semipresencial, bajo la presidencia del congresista **Soto Reyes, Alejandro**, contando con el quórum reglamentario de los **congresistas titulares**: Aragón Carreño, Luis Ángel; Amuruz Dulanto, Rosselli; Herrera Medina, Noelia; Medina Minaya, Esdras Ricardo; Montalvo Cubas, Segundo Toribio; Obando Morgan, Auristela Ana; Soto Palacios, Wilson; Tello Montes, Edgar y Trigozo Reátegui, Cheryl.

Con licencia, los congresistas: Olivos Martínez, Leslie Vivian; Paredes Castro, Francis; Paredes Piqué Sussel; Pariona Sinche, Alfredo y Quispe Mamani, Wilson.

También, estuvo presente el congresista **Wong Pujada, Enrique**.

APROBACIÓN DEL ACTA

El **señor presidente**, puso en consideración de los señores congresistas miembros de la comisión el Acta de la décimo séptima sesión ordinaria virtual de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para el periodo legislativo 2021 - 2022, celebrada el día 06 de abril de 2022.

Habiéndose aprobado por UNANIMIDAD.

SECCIÓN DESPACHO

PROYECTOS DE LEY INGRESADOS A LA COMISIÓN

El señor presidente, informó que han ingresado a la comisión los Proyectos de Ley: 1581, 1589, 1602, 1603, 1605, 1631, 1637, 1672, 1694, 1706, 1718 y 1721 cuya sumilla figura en la agenda que se ha enviado oportunamente a cada uno de los integrantes de esta comisión, para su conocimiento, vía correo electrónico.

Pasen, los referidos proyectos a la secretaría de la comisión para que sigan su trámite correspondiente.

Asimismo, indicó que se han remitido vía correo electrónico a los despachos de cada integrante de esta comisión, **para su conocimiento** la relación de documentos ingresados y remitidos a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, desde 05 al 26 de abril del presente año.

INFORMES

Informe del señor presidente

La presidencia informó, que la próxima semana, se llevará a cabo, la **Tercera Audiencia Descentralizada** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 6 de mayo del presente año a partir de las 8 y 30 minutos en el Salón Consistorial de la Municipalidad Provincial de Trujillo, departamento de La Libertad.

Están invitados todos los miembros de la comisión a participar en esta audiencia descentralizada, cuyo tema será: **"Retos y oportunidades para el sector Transportes y Comunicaciones en la Región La Libertad."**

Informes de los congresistas

1. Del Congresista **Soto Palacios**, para hacer de conocimiento que el Poder Ejecutivo, viene atacando al Poder Legislativo e informar que el Congreso, sí está, dictaminando todos los proyectos presentados por el Poder Ejecutivo.
2. De la Congresista **Herrera Medina**, mencionó que es oportuno indicar que el Congreso está trabajando y que el Poder Ejecutivo, envía un proyecto para una Asamblea Constituyente, que no es urgente, y está atacando constantemente al Congreso. Y que se inste al Poder Ejecutivo para que se ponga de una vez a trabajar por el Perú.
3. De la Congresista **Obando Morgan**, para informar qué, como parte de sus actividades, en la semana de representación, realizó una visita al proyecto de ampliación del aeropuerto Internacional Jorge Chávez, durante dicha visita, tomó conocimiento que la segunda pista de aterrizaje y la nueva torre de control, estarán listas en julio de este año, y serán entregadas por el concesionario Lima Airport Partners a Corpac a fin de que la implemente y equipe como corresponde para poder iniciar sus operaciones en enero del 2025, y tiene información que Corpac, aún no ha adquirido los equipos y sistemas necesarios para que esa torre de control pueda estar operativa y permitir que la segunda pista entre en funcionamiento, de tal forma solicitó qué, se invite al señor **Jorge Perlacios**, presidente de CORPAC, para que informe a la comisión, sobre la adquisición de los equipos y sistemas que implementará para el funcionamiento de dicha Torre y también las medidas que viene asumiendo en la paralización de los controladores aéreos. Solicito, además, se coordine una visita a las instalaciones del aeropuerto para los miembros de la comisión. Cuya invitación está pendiente desde setiembre del año 2021.

ORDEN DEL DIA

Como primer punto del Orden del Día, se tuvo la invitación al señor **Víctor Raúl Alejos Sihuas**, viceministro de Transportes, quien hizo una presentación y dejó en el uso de la palabra al señor **Lenin Checco Chauca**, director general de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte, el que pasó a exponer acerca de los dos proyectos presentados por el Poder Ejecutivo.

E primer **Proyecto de Ley 1706/2021-PE**, Ley de amnistía en el Servicio de Transporte Terrestre de Personas y Mercancías que fomenta la reactivación del sector afectado por las graves consecuencias del Covid – 19, y el segundo **Proyecto de Ley 1672/2021-PE**, por el que se propone modificar la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de regular la emisión de normas complementarias a los reglamentos nacionales.

Participaron en el debate:

- El señor presidente de la comisión, congresista **Alejandro Soto Reyes**;
- La congresista **Noelia Herrera Medina**.
- El congresista **Wilson Soto Palacios**.

El señor presidente, agradeció a los invitados, e indicó que podían abandonar la sala de sesiones en el momento que lo consideraran oportuno.

A continuación, se tuvo el debate del dictamen recaído en el Proyecto de Ley, **468/2021-CR, LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA RED VECINAL EMP. CU-1121 (TARAY-MACAY-UCHUY QOSQO-CHIMPACALCA-HUANDAR GRANDE-HUYCHO), EMP. CU-1125 (QUENCO-SIHUA-QUILLHUAY- MACAY), EMP. CU-1131 (LIM-PROVINCIAL-QUENCO) EN LOS DISTRITOS DE TARAY, COYA, LAMAY Y CALCA, PROVINCIA DE CALCA, DEPARTAMENTO DE CUSCO.**

El señor presidente indicó que la ciudad de Cusco, con una naturaleza territorial limitante respecto al acceso a las diferentes localidades vecinas, y para integrarlas se requiere ejecutar carreteras, puentes o caminos vecinales, de tal manera que el mejoramiento y ampliación de la red vecinal materia del proyecto se convierta en un canal eficaz de comunicación y desarrollo que no solo facilitará el tránsito, sino que sirva como motor de desarrollo y mejor calidad de vida.

Actualmente, la financiación de proyectos de inversión pública relacionados a accesos viales, no cuentan con presupuesto por tratarse de obras que requieren inversiones millonarias y, por ello, muchos de dichos proyectos no son considerados en el presupuesto público para determinado año fiscal; por ello es necesario proponer la declaratoria de interés nacional para su ejecución, considerando los esfuerzos que realizan las municipalidades y mancomunidades municipales para proponer proyectos de inversión pública como el que ahora abordamos.¹

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones considera necesaria la intervención del Poder Legislativo, mediante la aprobación de una ley, que declare de necesidad pública y de preferente interés nacional el mejoramiento y ampliación de la red vecinal EMP.CU-1121 (Taray-Macay-Uchuy Qosqo-Chimpacalca-Huandar Grande- Huycho), EMP.CU-1125 (Quenco-Sihua-Quillhuay-Macay), EMP.CU-1131 (Lim provincial -Quenco) en los distritos de Taray, Coya, Lamay y Calca, de la provincia de Calca, departamento de Cusco.

¹ Proyecto de Ley 468/2021-CR

...Finalizado el debate, se procedió a votar.

El señor secretario técnico, llamó a votación a los señores miembros de la comisión, al constatar que no había quórum, el señor presidente de la comisión, procedió a suspender la sesión, siendo las diez y ocho horas con treinta y cinco minutos.

Siendo las dieciocho horas con treinta y cinco minutos, se suspendió la sesión por falta de quórum.

Continuación de la 18 sesión ordinaria semipresencial

En Lima, en la Sala 6 del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y en la plataforma virtual Microsoft Teams del Congreso de la República, siendo las diez horas con veinte minutos del día, viernes 13 de mayo del año dos mil veinte y dos, se dio inicio, a la continuación de la décimo octava sesión ordinaria semipresencial, bajo la presidencia del congresista **Soto Reyes, Alejandro**, contando con el quórum reglamentario de los **congresistas titulares**: Aragón Carreño, Luis Ángel; Herrera Medina, Noelia; Jiménez Heredia, David; Medina Minaya, Esdras Ricardo; Obando Morgan, Auristela Ana; Paredes Castro, Francis; Paredes Piqué, Sussel; Pariona Sinche, Alfredo; Soto Palacios, Wilson; Tello Montes, Edgar y Trigozo Reátegui, Cheryl.

Con licencia, los congresistas: Olivos Martínez, Leslie Vivian; Amuruz Dulanto, Rosselli.

El señor presidente, informó que han ingresado a la comisión los Proyectos de Ley: 1771, 1772, 1773, 1794, 1795, 1838, 1846, 1857, 1869, 1874 y 1898, cuya sumilla figura en la agenda que se ha enviado oportunamente a cada uno de los integrantes de esta comisión, para su conocimiento, vía correo electrónico.

El señor presidente indicó que pasen, los referidos proyectos a la secretaría de la comisión para que sigan su trámite correspondiente.

Asimismo, indicó que se han remitido vía correo electrónico a los despachos de cada integrante de esta comisión, **para su conocimiento** la relación de documentos

ingresados y remitidos a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, desde el 26 de abril al 6 de mayo del presente año.

INFORMES

Informe del señor presidente

El señor presidente informó que, se ha recibido el Oficio 1248-2021-2022-ADP-D/CR de fecha 06 de mayo de 2022, firmado por el señor **Hugo Rovira Zagal**, Oficial Mayor del Congreso, comunicando que, por encargo de la señora presidenta del Congreso de la República, el Pleno del Congreso, en su sesión presencial realizada el 5 de mayo de 2022, con dispensa del trámite de sanción del acta, aprobó la siguiente modificación en la conformación de la Comisión de Transportes y Comunicaciones:

- Sale como accesitario el congresista **Luis Raúl Picón Quedo**, a propuesta del grupo parlamentario Alianza Para el Progreso.

A quien, agradeció su participación en esta comisión.

También, informó que, la **Tercera Audiencia Pública Descentralizada** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones programada para el día 6 de mayo del presente año en la ciudad de Oxapampa, Cerro de Pasco fue suspendida por la ausencia del señor ministro de Transportes y Comunicaciones.

Finalmente, informó que, debido a que se ha dispuesto plenos los días miércoles, se sugiere cambiar el día y hora de las sesiones de la comisión a los días viernes a las 10 de la mañana.

Informes de los Congresistas

La señora congresista **Francis Paredes Castro**, realizó los siguientes pedidos:

1. Informó que el caserío de Nueva Islandia no cuenta con un puente, y solicitó que Provías Descentralizado, se apersona al referido distrito de Ucayali a fin de dar atención a las necesidades, igual que al distrito de Bolognesi en Ucayali.
2. También solicitó se oficie al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para que informe el estado actual sobre la Red Dorsal en la Amazonía.

El señor presidente indicó que se envíen los pedidos por escrito y de este modo se atenderán los pedidos realizados.

A continuación, se dio cuenta del Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

Como primer punto de esta sesión, pondremos a debate el predictamen, recaído en el Proyecto de Ley: **468/2021-CR, LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA RED VECINAL EMP. CU-1121 (TARAY-MACAY-UCHUY QOSQO-CHIMPACALCA-HUANDAR GRANDE-HUYCHO), EMP. CU-1125 (QUENCO-| 8SIHUA-QUILLHUAY- MACAY), EMP. CU-1131 (LIM-PROVINCIAL-QUENCO) EN LOS DISTRITOS DE TARAY, COYA, LAMAY Y CALCA, PROVINCIA DE CALCA, DEPARTAMENTO DE CUSCO.**

La ciudad de Cusco, con una naturaleza territorial limitante respecto al acceso a las diferentes localidades vecinas, y para integrarlas se requiere ejecutar carreteras, puentes o caminos vecinales, de tal manera que el mejoramiento y ampliación de la red vecinal materia del proyecto se convierta en un canal eficaz de comunicación y desarrollo que no solo facilitará el tránsito, sino que sirva como motor de desarrollo y mejor calidad de vida.

Actualmente, la financiación de proyectos de inversión pública relacionados a accesos viales, no cuentan con presupuesto por tratarse de obras que requieren inversiones millonarias y, por ello, muchos de dichos proyectos no son considerados en el presupuesto público para determinado año fiscal; por ello es necesario proponer la declaratoria de interés nacional para su ejecución, considerando los esfuerzos que

realizan las municipalidades y mancomunidades municipales para proponer proyectos de inversión pública como el que ahora abordamos.²

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones considera necesaria la intervención del Poder Legislativo, mediante la aprobación de una ley, que declare de necesidad pública y de preferente interés nacional el mejoramiento y ampliación de la red vecinal EMP.CU-1121 (Taray-Macay-Uchuy Qosqo-Chimpacalca-Huandar Grande– Huycho), EMP.CU-1125 (Quenco-Sihua-Quillhuay-Macay), EMP.CU-1131 (Lim provincial -Quenco) en los distritos de Taray, Coya, Lamay y Calca, de la provincia de Calca, departamento de Cusco.

Este predictamen, viene con las opiniones favorables del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio del Ambiente y del Gobierno Regional del Cusco, además, ha sido revisado por la Oficina de Técnica Legislativa del Congreso.

Es por esta razón, que es necesario aprobar el presente dictamen que lleva el número 468/2021-CR, el que pongo a su consideración para debate.

...Finalizado el debate se procedió a votar...

Los congresistas emitirán su voto

Señor, Secretario Técnico, sírvase llamar a los señores congresistas para efectuar su voto, en el predictamen que lleva el número **468/2021-CR**.

(Pasa lista el secretario técnico)

Votaron a favor los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Herrera Medina, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Obando Morgan, Paredes Castro, Pariona Sinche, Soto Palacios, Tello Montes y Trigozo Reátegui. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

En consecuencia, la propuesta **468/2021-CR**, fue aprobada por **unanimidad**.

El siguiente punto en la agenda fue, el debate del predictamen, recaído en el Proyecto de Ley: **527/2021-CR, LEY QUE DISPONE LA PROMOCIÓN DE LA MASIFICACIÓN DE INSTALACIÓN DEL SERVICIO DE INTERNET EN LAS LOCALIDADES DE LORETO.**

² Proyecto de Ley 468/2021-CR

El señor presidente dijo que: a pesar de existir una serie de dispositivos legales que permiten la promoción y el desarrollo de la infraestructura de telecomunicaciones para mejorar las condiciones de conectividad, no se ha logrado que las poblaciones de la Amazonía tengan el goce del derecho de acceso al servicio de internet en condiciones de calidad.

El objetivo del presente predictamen es promover la masificación de instalación del servicio de acceso a Internet en las localidades de Loreto, redistribuyendo partidas presupuestales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para enfocarse en la realización de obras destinadas a que se habilite el servicio de acceso a Internet en Loreto. Adicionalmente, se establece la obligación de que el Programa Nacional de Telecomunicaciones (PRONATEL) ejecute obras para implementar el servicio de acceso a Internet en dicha región y, finalmente, se indica que la supervisión estará a cargo del Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones (OSIPTEL).

Es por esta razón, que pongo a su consideración, para debate el predictamen recaído en el proyecto de ley 527/2021-CR, que viene acompañado de las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio de Inclusión Social, del Ministerio de Educación, del Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones – OSIPTEL, del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi y del Gobierno Regional de Loreto. Finalmente, ha sido revisado por la Oficina de Técnica Legislativa del Congreso.

...Finalizado el debate se procedió a votar...

Los congresistas emitirán su voto

Señor, Secretario Técnico, sírvase llamar a los señores congresistas para efectuar su voto, en el predictamen que lleva el número **527/2021-CR**.

(Pasa lista el secretario técnico)

Votaron a favor los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Herrera Medina, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Obando Morgan, Paredes Castro, Pariona Sinche, Soto Palacios, Tello Montes y Trigozo Reátegui. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

En consecuencia, la propuesta **527/2021-CR**, fue aprobada por **unanimidad**.

A continuación, se puso a debate el predictamen **842/2021-CR, LEY QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS - TAXI POR APLICATIVO Y CREA EL REGISTRO NACIONAL.**

El objeto del presente predictamen, indicó el señor presidente, es regular a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas e instaurar un registro nacional de las referidas empresas, con el propósito de garantizar los derechos y la seguridad de los usuarios, así como promover la mejora y calidad del servicio. La presente ley es aplicable a toda empresa administradora de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas nacionales y empresas extranjeras que estén disponibles en el territorio nacional.

Se entiende por empresa administradora de plataforma de intermediación del servicio privado de transporte especial a la persona jurídica nacional o extranjera debidamente registrada ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital de la PCM.

Las plataformas de intermediación del servicio privado de transporte especial brindan un servicio de intermediación digital a través del uso de herramientas tecnológicas, conectando a usuarios con conductores independientes responsables de la ejecución de la prestación del servicio de transporte especial.

Y se crea el Registro Nacional, para incluir a todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas para interactuar en el servicio de transporte privado, sean empresas tecnológicas localizadas en el Perú o empresas extranjeras que presten sus servicios en el territorio nacional.

El presente predictamen, 842/2021-CR, trae las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos – SUNARP, del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI, de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, y de la Sociedad de Comercio Exterior – COMEXPERÚ. Además, ha sido revisado por la Oficina de Técnica Legislativa del Congreso.

Participo en el debate el congresista **Alfredo Pariona Sinche**.

...Finalizado el debate se procedió a votar...

Los congresistas emitirán su voto

Señor, Secretario Técnico, sírvase llamar a los señores congresistas para efectuar su voto, en el predictamen que lleva el número **842/2021-CR**.

(Pasa lista el secretario técnico)

Votaron a favor los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Herrera Medina (con observaciones), Paredes Castro, Pariona Sinche, Soto Palacios, Tello Montes y Trigozo Reátegui. Se abstuvo la congresista Obando Morgan. No hubo votos en contra.

En consecuencia, la propuesta **842/2021-CR**, fue aprobada por **mayoría**.

Finalmente, el señor presidente, puso en debate el dictamen recaído en el Proyecto de Ley **861/2021-CR, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ**.

En el ámbito logístico, existen diversos tecnicismos, como plataformas, logísticas, plantas intermodales y puertos secos. Estos comprenden zonas de trabajo y almacenamiento con una creciente importancia por su cooperación con puertos. Específicamente los puertos secos son una zona primaria aduanera, que funcionan como pulmones, oxigenando las arterias de los principales puertos, donde el tráfico es caudaloso.³ Su objetivo principal, es liberar los puertos marítimos del creciente volumen de actividad que motiva en muchos casos tanto en aumento de los costes, como un freno de la propia actividad por la falta de espacios e infraestructuras.

Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo – UNCTAD un puerto seco es una instalación interior de uso común con carácter de autoridad pública, provista de instalaciones fijas que ofrecen servicios para el manejo y

³ <https://apam-peru.com/web/puertos-secos-el-salto-necesario-hacia-una-logistica-mas-federal-inclusiva-y-eficiente/>

almacenamiento temporal de cualquier medio de transporte. Asimismo, una definición más técnica, indica que un puerto seco es una terminal interna conectada a uno o varios puertos marítimos por un sistema de transporte intermodal.⁴

Algunas operaciones realizadas tradicionalmente en el puerto marítimo, en este caso, El Callao pueden ejecutarse en otro lugar. Ejemplos de estas operaciones son: recepción, almacenamiento temporal, despacho aduanero, inspección, clasificación y consolidación de contenedores, compilación de trenes de carga y trasbordo a camiones. Así, el trasbordo de contenedores en el puerto marítimo se puede acelerar y el espacio dedicado al almacenaje y manipulación de los contenedores se puede reducir trasladando estas operaciones a un espacio en el interior, lejos del puerto marítimo y la costa.

El presente predictamen, describe que la distribución puede ganar en eficiencia al establecer una conexión entre el puerto seco y el puerto marítimo a través de un tren de alta capacidad, con menor costo de transporte por unidad, que enviando los contenedores uno a uno por camión, que es la penosa realidad de hoy. Los contenedores, tanto en la recogida como en la distribución final, se transportan por carretera, con el transbordo en el puerto seco.

Con el aumento del volumen y transacciones de comercio exterior, se requiere de mayor espacio y personal para el debido procesamiento de las cargas. En esa línea, las instalaciones surgen de dicha necesidad de disminuir la congestión de los puertos marítimos.

Por esta razón, ponemos a su consideración el predictamen recaído en el Proyecto de Ley 861/2021-CR, que viene con opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Municipalidad Metropolitana de Lima, y habiendo sido revisado por la Oficina de Técnica Legislativa del Congreso.

Participó en el debate la congresista **Paredes Piqué, Sussel**.

...Finalizado el debate se procedió a votar...

Los congresistas emitirán su voto

Señor, Secretario Técnico, sírvase llamar a los señores congresistas para efectuar su voto, en el predictamen que lleva el número **861/2021-CR**.

⁴ <https://economipedia.com/definiciones/puerto-seco.html>

(Pasa lista el secretario técnico)

Votaron a favor los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Herrera Medina, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Obando Morgan, Paredes Castro, Paredes Piqué, Pariona Sinche, Soto Palacios, Tello Montes y Trigozo Reátegui. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

En consecuencia, la propuesta **861/2021-CR**, fue aprobada por **unanimidad**.

CIERRE DE LA SESIÓN

No habiendo más puntos por tratar en la presente sesión, se **solicitó la dispensa de la aprobación** del acta, para tramitar los acuerdos adoptados en la presente sesión.

La que fue aprobada por unanimidad.

Siendo las once horas con diez minutos, se levantó la sesión.

Se deja constancia que la transcripción y la versión del audio/video de la plataforma virtual del Congreso de la República, forman parte de la presente Acta.



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 30/05/2022 14:37:38-0500

ALEJANDO SOTO REYES
Presidente



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 30/05/2022 14:08:18-0500

LUIS ÁNGEL ARAGÓN CARREÑO
Secretario