

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE
DOCUMENTARIO

RECIBIDO

11 JULIO 2025 03:09 p. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

**COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025**

Señor presidente:

Ingresaron 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**".

Mediante Decreto de Oficialía Mayor de fecha 16 de enero de 2025, remitió la la Autógrafa al Ejecutivo para su estudio y/o aprobación, la propuesta que originalmente fue aprobada por unanimidad con dictamen recaído en los Proyectos de Ley **4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR y 8730/2024-CR**.

El presente dictamen fue aprobado por unanimidad, en la vigésimo primera sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, realizada en la ciudad de Lima, el 20 de junio de 2025.

Votaron a favor los congresistas Hilda Marleny Portero López, Magaly Rosmery Ruíz Rodríguez, Segundo Acuña Peralta, Raúl Felipe Doroteo Carbajo, Hamlet Echeverría Rodríguez, 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, Oscar Zea Choquechambi y Jorge Arturo Zeballos Aponte.

La congresista Nilza Merly Chacón Trujillo presentó licencia.

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes procedimentales

Después del análisis y debate correspondientes, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su Primera Sesión Ordinaria descentralizada celebrada en la ciudad de Chiclayo el 30 de setiembre de 2024, con la dispensa del trámite de sanción del acta, aprobó por UNANIMIDAD de los congresistas presentes en el momento de la votación, el dictamen recaído en los Proyectos de Ley **4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR y 8730/2024-CR**, con el texto sustitutorio la "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".

Posteriormente el 19 de enero de 2025 el Congreso remitió al Ejecutivo, en sobre N° 148 la Autógrafa de la Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción, el mejoramiento, la ampliación o la modernización de los terminales portuarios de la Costa y de la Selva.

Con fecha 16 de enero del presente la Presidencia de la República, dentro del plazo establecido por ley (15 días útiles) remitió al Congreso la Autógrafa Observada mediante Oficio 021-2025-PR355-2024-PR de la misma fecha, derivándolo el 17 de enero del presente, con Decreto del Oficial Mayor a la Comisión de Transportes y Comunicaciones para su estudio y dictamen.

II. Marco normativo

- 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 Portuario¹.
- 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 013-2020-MTC, Decreto Supremo que modifica el Reglamento de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo 003-2004-MTC.
- Decreto Supremo N° 242-2022-EF, Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025.

¹ <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9992-009-2012-mtc>

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

- Decreto Legislativo 1022.
- 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 nacional².
- Resolución Ministerial 045-2024-MTC/01.

NORMATIVIDAD ESPECIFICA SOBRE AMPLIACIÓN, MEJORAMIENTO, CONSTRUCCIÓN O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA EN EL PERÚ.

- **Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional**, cuyo objeto y finalidad es **regular las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres**, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional. La presente Ley tiene por finalidad **promover el desarrollo y la competitividad de los puertos**, así como facilitar el transporte multimodal, **la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas** en las que participan los puertos.
- **El Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), al 2024** no se cuenta con dicho plan actualizado, dado que el primero fue dado por la Autoridad Portuaria Nacional en agosto del 2012³, aprobado por Decreto Supremo 009-2012-MTC y su actualización aprobada por la Resolución de acuerdo de Directorio N° 080-2017-APN-DIR⁴. Dado con el fin de promover las inversiones en los puertos para la mejora de la eficiencia y la modernización dentro de una determinada realidad socioeconómica que a su vez era dinámica., fomentar el comercio, transporte y la logística en todo el país, se consideró las áreas de desarrollo, los planes regionales, visión y misión, así como los objetivos estratégicos y las metas trazadas.

Debemos señalar que en agosto de 2012 cuando nace este Plan Nacional de Desarrollo Portuario se detalló los terminales que integrarían el SPN con sus características básicas y su ubicación geográfica, asimismo se abordó la clasificación de los terminales en el marco de la Ley del Sistema Portuario Nacional (LSPN), su Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional (RLSPN) y finalmente se abordó el SPN desde una perspectiva operacional dando un repaso a los volúmenes de tráfico que se manejan en el marco del sistema y aportando los principales datos de cada instalación.

² <https://www.gob.pe/institucion/apn/normas-legales/575935-080-2017-apn-dir>

³ [INTRODUCCIÓN](#)

⁴ <https://www.gob.pe/institucion/apn/normas-legales/575935-080-2017-apn-dir>

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

Dentro de los Planes Maestros Desarrollados se encontraban los Terminales Portuarios de Paita, Salaverry, Callao, Ilo, General San Martín, San Juan de Marcona, Iquitos, Yurimaguas-Nueva Reforma, Pucallpa, Chimbote y terminales de uso privado, sin embargo, poco o nada se avanzó.

A la fecha la Autoridad Portuaria Nacional señala que fomentan el desarrollo del Sistema Portuario Nacional para su fortalecimiento frente a la globalización, el crecimiento del sector exportador y la consolidación de una comunidad marítima portuaria

En enero de 2025, después de 11 años de emitido el Decreto Supremo 009-2012-MTC y su actualización aprobada por la Resolución de Acuerdo de Directorio 080-2017-APN-DIR del 2017, que aprueba la actualización del listado de los Terminales Portuarios del Sistema Portuario Nacional, contenido en la Tabla 5 del numeral IV.1.1. "Terminales Portuarios en el Sistema Portuario Nacional" del Plan Nacional de Desarrollo Portuario de agosto del 2012⁵ aprobado con Decreto Supremo 009-2012-MTC, modificado mediante Decreto Supremo 010-2015-MTC, el Ejecutivo a través del entonces Ministro de Transportes y Comunicaciones, señor Raúl Pérez Reyes y del presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) Juan Carlos Paz informan que revisaran este Plan Nacional Portuario, y dieron a conocer los principales ejes de la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) considerándola una herramienta esencial para el crecimiento y modernización del Sistema Portuario Nacional (SPN) del Perú, señalando que la adaptaría a los cambios ocurridos en los últimos años al 2025, y destaco su importancia por ser clave para posicionar al Perú como líder en desarrollo portuario en la costa oeste de Sudamérica.

Señaló que este Plan se estructura en cinco líneas estratégicas claves tales como el de fortalecer el marco regulatorio, mejorar la sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional (SPN), fomentar la competitividad y eficiencia portuaria, impulsar la gobernanza portuaria y promover el desarrollo tecnológico en los puertos, que además se han definido 22 acciones estratégicas y 10 indicadores clave para medir el progreso y realizar ajustes según los resultados obtenidos.

Afirmó que el PNDP se alinea con otros documentos técnicos importantes como el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 (PNSILT-2032), y cumple con los lineamientos de la Ley N° 27943 del Sistema Portuario Nacional.

Sin embargo, han pasado 5 meses y no existe un avance por parte del estado en mejorar los puertos.

III. CONTENIDO DE LA AUTÓGRAFA

La autógrafo aprobada por el Congreso de la República y posteriormente observada por el Poder Ejecutivo propone una la "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción, el mejoramiento, la ampliación o la modernización de los terminales portuarios de la Costa y de la

⁵ <https://www.gob.pe/institucion/apn/informes-publicaciones/609357-plan-nacional-de-desarrollo-portuario>

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

Selva".

IV. ANALÍISIS DE LAS OBSERVACIONES A LA AUTOGRAFA

4.1. El Poder Ejecutivo señala que sobre el artículo único referido a la declaración de interés nacional y necesidad pública:

4.1.a. Los avances de inversión en los terminales concesionados, como los de **Matarani, Salaverry, Paíta y Yurimaguas**, demuestran que ya se han realizado importantes compromisos de inversión, lo que refleja un progreso considerable en la infraestructura portuaria; además, la viabilidad de proyectos como el **Terminal Portuario de Iquitos y el Plan Maestro de Puerto Ilo** indica que se están llevando a cabo esfuerzos para mejorar la conectividad y los servicios en estos puertos clave, contribuyendo al desarrollo regional y nacional; motivo por el cual, debido a que algunos de los puertos que se mencionan en la Autógrafa de Ley cuentan con terminales de titularidad pública y uso público actualmente concesionados, su objeto atenta contra compromisos contractuales del Estado Peruano.

Señalan que se debe tener en cuenta que los puertos de **Matarani, Paíta, Yurimaguas, San Martín — Paracas y Salaverry** se encuentran actualmente concesionados y vienen operando. Además, que algunos de estos puertos cuentan con compromisos de inversión pendientes, los cuales, de acuerdo con sus contratos de concesión, están en proceso de implementación.

4.1.b. La posición de la comisión dictaminadora, respecto a esta observación.

En cuanto a los avances de inversión de los terminales concesionados como los de Matarani, Salaverry, Paíta y Yurimaguas sobre que ya se han realizado importantes compromisos de inversión y que ello reflejaría un progreso considerable en la infraestructura portuario y aún más, señalar que están haciendo esfuerzos para mejorar la conectividad y que ya tienen la viabilidad de proyectos como el Terminal Portuario de Iquitos y el Plan Maestro de Puerto Ilo, debemos indicar que a raíz de las propuestas en estudio, el Ejecutivo, después de haber pasado 11 años retoma este tema y llega a esta conclusión pero poco o nada tenemos a la fecha, existiendo solo propuestas y por ello la necesidad de esta propuesta declarativa a fin de que legalmente el estado tome interés sobre esto, considerando, como ellos mismos lo señalan, la importancia y necesidad de los terminales portuarios.

4.2. Sobre los terminales portuarios

4.2.a. Respecto al de Iquitos y Pucallpa, cuentan con declaratoria de viabilidad aprobada y se ha encargado a PROINVERSION su promoción a través de la

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

inversión privada, en el marco de la normativa de APP.

4.2.b. Respecto al Terminal Portuario de Pucallpa, mediante Ley 30928, se declaró de necesidad pública e interés nacional el proyecto de infraestructura portuaria "Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa", asimismo, **el Ministerio de Transportes y Comunicaciones viene elaborando el expediente técnico correspondiente.**

4.2.c. Respecto a que no resulta necesaria la declaratoria de interés nacional y necesidad pública de los proyectos que señala la Autógrafa de Ley.

4.2.d. La posición de la comisión dictaminadora, respecto a estas observaciones.

En cuanto a la creación de los terminales portuarios que se encuentran en el departamento de Loreto, existe el CUI 2338183 denominado "Creación de Terminales Portuarios de Pasajeros que Interconecten las principales localidades que se ubican en el río Amazonas en el tramo Iquitos-Santa Rosa, provincias de Maynas y Mariscal Ramón Castilla, departamento de Loreto. Santa Rosa del distrito de Yavarí, provincia de Mariscal Ramon Castilla - Departamento de Loreto". Con fecha de registro desde el 06.11.2018 con Código SNIP 377089, con estado de la inversión a la fecha, se encuentra, según el portal del Sistema de Seguimiento de Inversiones: **Desactivado Permanente**, tipo: Proyecto de Inversión, que no se encuentra programado en el PMI, siendo que en la fase de ejecución, también se señala que no tiene expediente técnico ni su equivalente, tampoco tiene registro de seguimiento ni registro de cierre, con fecha de inicio de ejecución el 01.06.2019 y fecha de fin de ejecución el 01.03.2022, teniendo un costo total de la inversión de S/67,909.416.00, **razón por la que necesitan ser construidas.**

En cuanto a lo señalado del terminal portuario de Pucallpa, debemos indicar que fue que mediante una iniciativa legislativa declaratoria que luego de su aprobación nace la Ley 30928, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto de infraestructura portuaria "Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa" un nuevo terminal portuario de Pucallpa, que beneficiará a más de 600 mil habitantes y **a raíz de este pedido declarativo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, a través de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes, ha encargado a Proinversión la tarea de encontrar un postor de primer nivel para llevar a cabo la construcción, operación y mantenimiento del nuevo terminal portuario. Se estima que los costos anuales de operación y mantenimiento superarán los S/35 millones (incluyendo IGV), sin embargo, poco es el avance de este, por lo tanto, es a raíz de la declaratoria de interés nacional que se toma la iniciativa de realizar los estudios correspondientes, aunque a la fecha no hay avance alguno.

En cuanto a que no son necesarias estas solicitudes, debemos señalar en primer lugar que la Ley 27943, "Ley del Sistema Portuario Nacional", dentro de su finalidad

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

comprende todo lo relacionado con la actividad y servicios desarrollados dentro del Sistema Portuario Nacional, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres, las competencias y atribuciones de las autoridades portuarias, las autorizaciones, derechos y obligaciones de las personas naturales o jurídicas que desarrollan las actividades y servicios portuarios, y **la construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y otras formas de administración de las actividades y los servicios portuarios**, asimismo, en su Capítulo II – De la Política Portuaria, hace referencia en su artículo 3 a los **Lineamientos de la Política Portuaria Nacional**, y **señala que es el estado quien fomenta regula y supervisa a través de los organismos competentes establecidos por la presente Ley, las actividades y los servicios portuarios**, con sujeción a los lineamientos de política portuaria que ella establece, y

En segundo lugar, hay que considerar que estos proyectos también tendrán un impacto positivo en la generación de empleo, creando numerosas oportunidades de trabajo directas e indirectas. **Además, los nuevos terminales portuarios garantizarán la seguridad de las operaciones, agilizará los procesos de carga y descarga de mercancías y aumentará la competitividad comercial**, contribuyendo al desarrollo integral de estas regiones del Perú.

En cuanto a que la propuesta hace mención a la declaración de "necesidad pública e interés nacional" y que esta categoría es empleada en el ordenamiento jurídico para declarar la importancia de una actuación o construcción de infraestructura, por resultar de atención prioritaria para beneficiar a la colectividad y que por ende su aplicación no se encuentra establecida por la propia Ley.

Que siendo un concepto jurídico indeterminado, requiere que la administración realice necesariamente decisiones de política administrativa y valoraciones acerca de que es más conveniente para la satisfacción de interés nacional y que de esta forma, las leyes que tienen el carácter de "declaratoria de interés nacional" son generalmente normas declarativas que constituyen una afirmación pura y simple de un mandato sin requisitos ni supuestos previos y que por lo tanto no se adecuan a la fórmula general siendo dictadas como afirmaciones válidas por sí mismas.

En ese contexto, se debe precisar que, si bien el MINJUSDH ha establecido que las normas declarativas sirven como sugerencia para que el Poder Ejecutivo adopte medidas ante la imposibilidad del legislador de proponer alguna iniciativa de gasto, la Autógrafa de Ley materia de análisis desnaturaliza el concepto de "leyes declarativas" al declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción, el mejoramiento, la ampliación o la modernización de los terminales portuarios de la costa y de la selva, con lo cual se estaría disponiendo presupuesto para dicho fin. Asimismo, agregan que se estarían transgrediendo las competencias del Poder Ejecutivo, en tanto corresponde a la autoridad competente evaluar el nivel de la intervención, conforme a los aspectos

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

técnicos respectivos, así como de acuerdo con su política, planes y presupuestos aprobados.

Al respecto 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 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 los 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.

Por todo ello, no es cierto que no sean necesarias las propuestas legislativas declarativas, menos que se estaría transgrediendo las competencias del Poder Ejecutivo, porque corresponde a la autoridad competente evaluar el nivel de la intervención.

Una propuesta legislativa, como muchas presentadas por los legisladores, tiene la intención de llamar la atención al estado a solucionar un problema, mas si es un pedido de la ciudadanía a la que nos debemos.

Sobre la necesidad de los puertos debemos indicar que en 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.

El Perú cuenta con 59 puertos marítimos, 42 puertos fluviales y 6 puertos lacustres. Se clasifican

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

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.

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.

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 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.⁶

Puertos en el departamento de Lambayeque

⁶ Exposición de Motivos – Proyecto de Ley 7979/2023-CR

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

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 reflotarlos⁷.

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.

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.⁸ 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 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 Eólico⁹

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 introversión.

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"

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

⁷ [Islas y Puertos de Lambayeque - Lambayeque.com - Turismo en Chiclayo, Ferreñafe Lambayeque](#)

⁸ [Chiclayo: cierre de muelle de Puerto Eten afectaría a 300 familias | Sociedad | La República \(larepublica.pe\)](#)

⁹ [El sueño de construir un puerto en Lambayeque: ¿en qué etapa se encuentra el proyecto y qué áreas tendrá? | Terminal Portuario de Lambayeque Irsd | Sociedad | La República \(larepublica.pe\)](#)

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

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.

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.

CONCLUSIÓN

De la revisión de la Autógrafa de Ley, del dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, se advierte que haciendo la revisión y levantamiento minucioso de las observaciones se ha podido determinar que sus argumentos carecen de justificación legal y no resultan propositivos a esta Ley, lo cual detallamos en los párrafos precedentes del levantamiento de observaciones.

Será el Ejecutivo quien establecerá mediante avance los estudios técnicos, aceleración de los expedientes, subsanación de estos, fomentando el desarrollo de la costa y sierra del país a través del mejoramiento, implementación, construcción y mantenimiento de los terminales portuarios ubicados en estas zonas del Perú.

VI RECOMENDACIÓN

Por las consideraciones antes expuestas, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con lo establecido en el artículo 108° de la Constitución Política del Perú y en el tercer párrafo del artículo 79° del Reglamento del Congreso de la República, **RECOMIENDA INSISTIR** en



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/07/2025 12:25:48-0500

DICTAMEN DE INSISTENCIA POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO QUE APROBO LA "LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, AMPLIACION O MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y LA SELVA DEL PERÚ", RECAIDO EN LOS PROYECTOS DE LEY 4699/2022-CR, 7979/2023-CR, 8213/2023-CR Y 8730/2024-CR.

la Autógrafa 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 LA CONSTRUCCIÓN, EL MEJORAMIENTO, LA AMPLIACION O LA MODERNIZACIÓN DE LOS TERMINALES PORTUARIOS DE LA COSTA Y DE LA SELVA

Artículo único. Declaración de interés nacional

Se declara de interés nacional el estudio, la construcción, el mejoramiento, la ampliación o la 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, posicionar al Perú en el mapa global de infraestructuras marítimas y mejorar la competitividad del país en Sudamérica.

Salvo mejor parecer.

Dase cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 20 de junio de 2025.



Firmado digitalmente por:
MONTALVO CUBAS Segundo
Toribio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/07/2025 16:46:53-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/07/2025 09:41:11-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/07/2025 16:54:05-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/07/2025 11:35:09-0500



Firmado digitalmente por:
TRIGOZO REATEGUI Cheryl
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/07/2025 13:04:57-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/07/2025 13:37:47-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/07/2025 16:19:52-0500



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/07/2025 16:15:20-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmary FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/07/2025 11:47:02-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAJO Raul
Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/07/2025 16:45:34-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/07/2025 11:08:57-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/07/2025 11:15:02-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/07/2025 12:50:26-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/07/2025 15:50:13-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CATAÑEDA Mery
Biana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/07/2025 10:46:58-0500