



Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 10242/2024-CR, QUE PROPONE
LA "LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL
PUERTO DE CHANCAY"**

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES PERIODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026 Primera Legislatura

Señor presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, el Proyecto de Ley 10242/2024-CR, presentado por el congresista Jorge Luis Flores Ancachi del Grupo Parlamentario Podemos Perú, que propone la "Ley de Infraestructura Conexa al Puerto de Chancay". La iniciativa plantea declarar de interés nacional la priorización de proyectos de infraestructura vial, ferroviaria y logística vinculados al Puerto de Chancay, disponer que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones formule un plan de infraestructura conexa, permitir diversas fuentes de financiamiento -incluyendo el presupuesto público, asociaciones público-privadas y cooperación internacional-, así como introducir disposiciones en materia de inversión privada, gestión ambiental y participación ciudadana

El presente dictamen fue aprobado por mayoría, en la cuarta sesión ordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, celebrada en Lima, el 29 de setiembre de 2025, contando con los votos a favor de los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Karol Ivett Paredes Fonseca, Segundo Héctor Acuña Peralta, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Jorge Luis Flores Ancachi, Mery Eliana Infantes Castañeda, Jeny Luz López Morales, Auristela Ana Obando Morgan, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Hilda Marleny Portero López, María Elizabeth Taipe Coronado, Rosío Torres Salinas, Héctor Valer Pinto, Norma Martina Yarrow Lumbreras y Cruz María Zeta Chunga.

Se abstuvieron los señores congresistas Isabel Cortez Aguirre, Wilson Quispe Mamani y Oscar Zea Choquechambi.

I. SITUACIÓN PROCESAL

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 10242/2024-CR ingresó al Área de Trámite Documentario el 17 de febrero de 2025, fue decretado e ingresó a las comisiones de Transportes y Comunicaciones y de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera el 18 de febrero de 2025, como primera y segunda comisión dictaminadora, respectivamente.

Verificado que la iniciativa legislativa cumple con lo dispuesto en los 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República, se procedió a su estudio y a solicitar las opiniones correspondientes.

I.2 Antecedentes parlamentarios

El Congreso de la República ha tramitado recientemente diversas iniciativas legislativas vinculadas al Puerto de Chancay, entre ellas:

1. Proyecto de Ley 9494/2025-CR (12 de setiembre de 2025): Declara de interés nacional y necesidad pública la construcción del megaproyecto Tren Bioceánico entre los puertos de Santos (Brasil) y Chancay (Perú), conectando los tramos ferroviarios desde Iñapari-Madre

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 10242/2024-CR, QUE PROPONE
LA "LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL
PUERTO DE CHANCAY"**

- de Dios, San Román-Puno, Matarani-Arequipa y Callao-Lima-Chancay.
2. Proyecto de Ley 12037/2025-CR (7 de agosto de 2025): Declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de la Vía de Evitamiento de Chancay, destinada a mejorar la conectividad vial y mitigar la congestión derivada de las operaciones portuarias.
 3. Proyecto de Ley 11899/2024-CR (10 de julio de 2025): Declara de interés nacional el desarrollo del Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico (CFBAP), en cuya infraestructura se contempla la conexión directa con el Puerto de Chancay como punto de llegada en el litoral peruano.
 4. Proyecto de Ley 11203/2024-CR (15 de mayo de 2025): Declara de interés nacional y necesidad pública la construcción de la infraestructura ferroviaria que unirá Pucallpa, Puerto Inca, Codo de Pozuzo, Pozuzo, Huancabamba, Mallampampa, Jancapunta, Huachón, Ninacaca y Huayllay con el Puerto de Chancay, integrando así los departamentos de Ucayali, Huánuco, Pasco y Lima Provincias.
 5. Proyecto de Ley 9721/2024-CR (10 de diciembre de 2024): Modifica la Ley 29207, que declara de interés nacional la construcción de la ferrovía transcontinental Brasil-Perú (FETAB), con el objetivo de garantizar su conexión con el Puerto de Chancay.
 6. Proyecto de Ley 9636/2024-CR (27 de noviembre de 2024): Modifica el Decreto Legislativo 1659, para reforzar las disposiciones que permiten a la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) identificar, formular y ejecutar inversiones en las zonas de influencia del corredor logístico del hub portuario de Chancay.
 7. Proyecto de Ley 9562/2024-CR (21 de noviembre de 2024): Crea la Zona Económica Especial de Desarrollo de Chancay (ZEED Chancay) y su ámbito de influencia, a fin de promover actividades industriales, comerciales y logísticas articuladas al puerto.
 8. Proyecto de Ley 9434/2024-CR (6 de noviembre de 2024): Crea la Gran Zona de Desarrollo Económico, Tecnológico, Industrial y Social del Puerto Hub de Chancay y su ámbito de influencia.
 9. Proyecto de Ley 9157/2024-CR (10 de octubre de 2024): Declara al Megapuerto de Chancay como activo crítico nacional, reconociendo su importancia estratégica en la seguridad y competitividad del país.

La Ley 32278, Ley que crea el Fondo Social para el Desarrollo de Chancay, publicada el 2 de abril de 2025, el mismo que se financia con el 20 % de la renta aduanera del terminal portuario, con fines de desarrollo social y territorial.

II. CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley 10242/2024-CR, denominado "Ley de Infraestructura Conexa al Puerto de Chancay", establece un marco normativo orientado a priorizar y ordenar la ejecución de obras de infraestructura complementaria que aseguren la adecuada conectividad y funcionamiento del nuevo hub portuario de Chancay. La iniciativa dispone que las inversiones viales, ferroviarias y logísticas relacionadas con este puerto sean declaradas de interés nacional, con el fin de que su ejecución se realice de manera prioritaria y coordinada.

Asimismo, encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la formulación de un Plan Nacional de Infraestructura Conexa al Puerto de Chancay, en un plazo máximo de ciento ochenta

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 10242/2024-CR, QUE PROPONE
LA "LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL
PUERTO DE CHANCAY"**

días, para identificar, priorizar y programar los proyectos necesarios que integren el puerto con los principales corredores económicos y productivos del país.

La propuesta normativa define que las inversiones podrán financiarse mediante recursos del Presupuesto General de la República, mecanismos de Asociación Público–Privada, cooperación internacional y otras fuentes complementarias que aseguren su viabilidad económica. Para fomentar la participación del sector privado, contempla modificar parcialmente el Decreto Legislativo 1012, a fin de introducir incentivos que faciliten la estructuración y ejecución de proyectos de infraestructura conexa.

Finalmente, incorpora disposiciones relacionadas con la gestión ambiental y la participación ciudadana, estableciendo que las obras deberán cumplir los estándares ambientales vigentes y garantizar mecanismos de consulta e información a las poblaciones del área de influencia, con el objetivo de prevenir conflictos y promover el desarrollo sostenible de la zona.

III. MARCO NORMATIVO

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú (arts. 58, 59, 66 y 107): garantiza la libertad de empresa y la iniciativa privada, asigna al Estado un rol promotor del desarrollo económico, regula el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y habilita la iniciativa legislativa, proporcionando el sustento constitucional para la planificación y ejecución de proyectos estratégicos de infraestructura.
- Decreto Legislativo 1659: otorga a la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) la competencia para identificar, formular y ejecutar inversiones en las zonas de influencia del corredor logístico de Chancay, asegurando la intervención directa del Estado en proyectos prioritarios.
- Decreto Legislativo 1689: declara de necesidad pública e interés nacional la intervención integral en dichas zonas de influencia, ordenando su articulación con la planificación nacional para garantizar la funcionalidad del hub portuario.
- Decreto Legislativo 1252 y TUO (Invierte.pe): regula el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, estableciendo la obligatoriedad del registro de CUI, la obtención de viabilidad y la programación multianual de todos los proyectos de inversión pública, lo que asegura que cualquier plan de infraestructura conexa esté técnicamente justificado y priorizado.
- Decreto Legislativo 1012 y su Reglamento: constituye el marco normativo de las Asociaciones Público–Privadas (APP), que permite la participación del sector privado en el financiamiento y ejecución de proyectos de infraestructura conexa, brindando seguridad jurídica y procedimientos estandarizados.
- Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional: regula la planificación portuaria y establece que los proyectos conexos deben estar alineados a los planes maestros de los puertos, garantizando coherencia y evitando duplicidades.
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre: define la política nacional de transporte y las competencias de los tres niveles de gobierno en la planificación de infraestructura vial y ferroviaria, lo que es fundamental para la conectividad del puerto.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 10242/2024-CR, QUE PROPONE
LA "LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL
PUERTO DE CHANCAY"**

- Ley 27446, Ley del SEIA y Ley 28611, Ley General del Ambiente: aseguran que las inversiones cumplan con los estándares ambientales y se sujeten a evaluación de impacto ambiental, con participación ciudadana obligatoria.
- Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC/PNISC): principal instrumento de priorización de proyectos estratégicos de infraestructura, que ya contempla ejes logísticos y corredores viales que integran el área de influencia del puerto de Chancay.

III.2 Legislación comparada

La experiencia de países de la región muestra que el desarrollo de infraestructura portuaria y logística se aborda mediante marcos habilitantes y planes técnicos, más que a través de leyes declarativas:

- Chile: las expansiones de los puertos de San Antonio y Valparaíso se viabilizan mediante planes maestros de desarrollo portuario y decretos supremos, priorizando mecanismos de concesión y participación privada, sin recurrir a leyes de interés nacional para cada proyecto.
- Colombia: la Ley 1 de 1991 y sus modificatorias establecen el sistema de concesiones portuarias y las reglas para inversión privada en infraestructura portuaria y logística, sirviendo como marco habilitante para la planificación y ejecución de proyectos sin emitir normas declarativas adicionales.
- México: proyectos estratégicos como la modernización de los puertos de Veracruz y Manzanillo se enmarcan en el Programa Nacional de Infraestructura y en decretos ejecutivos, que habilitan obras y contratos de forma operativa y flexible.
- Brasil: la Ley 12.815/2013 regula el sistema portuario nacional e introduce planes maestros obligatorios para puertos y zonas de influencia logística, articulando inversiones sin necesidad de declaratorias legislativas.

Esta comparación evidencia que los países vecinos optan por marcos técnicos y de planificación operativa para habilitar inversiones estratégicas, lo que evita la dispersión normativa y permite actualizar prioridades de manera ágil.

III.3 Tratados internacionales

El Perú ha asumido compromisos en diversos foros internacionales que promueven la modernización de la infraestructura y la competitividad logística:

- Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC: compromete al país a reducir tiempos y costos logísticos mediante infraestructura eficiente y procesos simplificados.
- Decisiones de la Comunidad Andina (CAN): fomentan la integración física y el transporte multimodal, impulsando corredores logísticos y nodos portuarios de interconexión regional.
- Alianza del Pacífico: promueve la interoperabilidad de cadenas logísticas y la mejora de infraestructura para facilitar el comercio entre los países miembros.
- Agenda 2030 – ODS 9: incentiva el desarrollo de infraestructura resiliente y sostenible, en concordancia con el uso de estándares técnicos y de impacto ambiental.

El marco jurídico vigente ya habilita a la ANIN, al MTC y a la APN a planificar, priorizar y ejecutar

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 10242/2024-CR, QUE PROPONE
LA "LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL
PUERTO DE CHANCAY"**

inversiones en la zona de influencia del Puerto de Chancay, dentro del Sistema Nacional de Inversión Pública y bajo estándares ambientales y de participación ciudadana. En consecuencia, una nueva ley de carácter declarativo que no introduce modificaciones sustantivas ni nuevos instrumentos de gestión resultaría innecesaria y podría generar duplicación normativa o superposición de competencias.

IV. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

IV.1 Análisis técnico

Justificación técnica del proyecto

El proyecto parte de una problemática real y señala que el Puerto de Chancay es un nodo estratégico para el comercio exterior peruano, especialmente con Asia; la infraestructura vial, ferroviaria y logística que lo conecta con Lima y otras regiones es insuficiente; se identifican cuellos de botella logísticos, falta de planificación integral, ausencia de centros logísticos y nula conectividad ferroviaria. Estos elementos sustentan declarar de interés nacional la infraestructura conexa y encargar al MTC la elaboración de un Plan Nacional de Infraestructura Conexa, con financiamiento público, privado e internacional.

Normas existentes que desarrollan la problemática expuesta

Existe la siguiente normativa que ya atiende lo solicitado por el proyecto de ley en estudio, como el Decreto Legislativo 1659 que faculta a la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) a intervenir en zonas de influencia del corredor logístico de Chancay; el Decreto Legislativo 1689 que declara de necesidad pública e interés nacional dicha intervención; la Ley 32278 que crea el Fondo Social de Chancay con recursos aduaneros para desarrollo territorial, la Ley 28611 y la Ley 27446 que establecen obligaciones ambientales y participación ciudadana. Asimismo, existe el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) el que ya contempla los corredores logísticos vinculados a Chancay.

Limitaciones de los aportes del proyecto de ley

El proyecto de ley no crea nuevos instrumentos jurídicos ni modifica sustancialmente el marco vigente, duplica funciones del MTC y de la ANIN, reitera normas ambientales ya vigentes, no presenta estudios técnicos que sustenten los beneficios estimados, carece de cronograma y no hace referencia a las fuentes de financiamiento.

Sobre la aprobación

Existe redundancia normativa pues lo que propone ya está habilitado por normas vigentes. La sobrerregulación podría generar dispersión legal y superposición de competencias. No introduce mecanismos operativos ni modifica leyes sustantivas y finalmente hay opiniones desfavorables de la PCM, el MINAM, la MML y el Gore Callao que coinciden en que el proyecto es declarativo y no aporta valor normativo. Además, el análisis costo beneficio resulta desfavorable.

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

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 10242/2024-CR, QUE PROPONE
LA "LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL
PUERTO DE CHANCAY"**

Análisis de la necesidad

El proyecto de ley reconoce la importancia estratégica del Puerto de Chancay como eje de competitividad nacional y reducción de costos logísticos; sin embargo, no acredita la existencia de un vacío normativo que impida actualmente la intervención estatal en la planificación y ejecución de infraestructura conexa.

El núcleo central de la propuesta —la declaratoria de interés nacional de la infraestructura conexa y el mandato de elaborar un plan— ya se encuentra contemplado en el Decreto Legislativo 1659, que faculta a la ANIN a intervenir en las zonas de influencia del corredor logístico de Chancay, y en el Decreto Legislativo 1689, que declara de necesidad pública la intervención integral en dichas zonas y establece su articulación con la planificación nacional.

Asimismo, las disposiciones ambientales incluidas en el proyecto son reiterativas, dado que la Ley General del Ambiente (Ley 28611) y la Ley del SEIA (Ley 27446) ya regulan de manera expresa la obligación de someter los proyectos de infraestructura a evaluación de impacto ambiental y garantizar procesos de participación ciudadana.

En consecuencia, la iniciativa carece de necesidad legislativa autónoma, pues no crea derechos, obligaciones o mecanismos nuevos, sino que reitera mandatos ya vigentes en el ordenamiento jurídico.

Análisis de la viabilidad

El análisis de viabilidad muestra que la propuesta enfrenta limitaciones técnicas e institucionales como las siguientes:

- Duplicidad de funciones: al encargar al MTC la elaboración de un plan nacional de infraestructura conexa, se superpone con las competencias de la ANIN, que ya está habilitada para identificar, formular y ejecutar las inversiones en la zona de influencia de Chancay.
- Redundancia normativa: el propio MINAM, en su opinión, señala que las disposiciones ambientales del proyecto ya están contempladas en el marco normativo vigente, lo que genera repetición innecesaria.
- Incoherencia territorial: la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) y el Instituto Metropolitano de Planificación (IMP) han advertido riesgos de superposición con la planificación metropolitana y han precisado que la materia excede su ámbito de competencia.
- Ausencia de detalle presupuestal: el proyecto no especifica montos, cronogramas ni fuentes de financiamiento concretas, lo que limita su factibilidad de ejecución y su sostenibilidad fiscal.

Por estos motivos, la viabilidad técnica, institucional y normativa de la iniciativa es desfavorable.

Análisis de oportunidad

La oportunidad para legislar en esta materia también resulta limitada. Los objetivos que el proyecto pretende alcanzar ya se encuentran cubiertos por normas recientes, como el Decreto Legislativo 1659, el Decreto Legislativo 1689 y la Ley 32278, que crea el Fondo Social de Chancay para atender las demandas sociales y territoriales derivadas de la puesta en operación del puerto.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 10242/2024-CR, QUE PROPONE
LA "LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL
PUERTO DE CHANCAY"**

La aprobación de una nueva ley de carácter declarativo no generaría efectos jurídicos distintos a los ya previstos en estas normas, debilitando la técnica legislativa y propiciando sobreregulación. Además, la experiencia comparada demuestra que países de la región optan por instrumentos habilitantes y de planificación técnica para impulsar inversiones estratégicas, y no por leyes declarativas repetitivas.

En el plano político, la oportunidad es débil, dado que ya existe un marco concreto que responde a las principales necesidades de la zona de influencia y el proyecto carece de disposiciones que produzcan efectos jurídicos o presupuestales adicionales.

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

Análisis del marco normativo

El marco legal vigente ya contempla la planificación, ejecución y financiamiento de infraestructura vinculada al Puerto de Chancay. Entre las principales normas existentes tenemos:

- a. El Decreto Legislativo 1659, que otorga a la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) la competencia para intervenir en las zonas de influencia del corredor logístico de Chancay y permite formular, priorizar y ejecutar inversiones estratégicas.
- b. El Decreto Legislativo 1689, que Declara de necesidad pública e interés nacional la intervención integral en dichas zonas. Ordena su articulación con la planificación nacional.
- c. La Ley 32278, que crea el Fondo Social para el Desarrollo de Chancay, financiado con el 20% de la renta aduanera del puerto.
- d. La Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, que regula la planificación portuaria y exige coherencia con los planes maestros.
- e. La Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que define competencias en infraestructura vial y ferroviaria.
- f. El Decreto Legislativo 1012, Ley de APP, que regula la participación privada en infraestructura pública.
- g. La Ley 28611 y la Ley 27446, que regulan la gestión ambiental y la evaluación de impacto ambiental (SEIA), incluyendo participación ciudadana.
- h. El Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC), que ya contempla corredores logísticos y proyectos vinculados a Chancay.

Efecto de la vigencia de la norma

Por las consideraciones ya expuestas, se produciría duplicación normativa, pues las funciones que se asignan al MTC ya están contempladas en los Decretos Legislativos 1659 y 1689, bajo competencia de la ANIN.

De otro lado, las obligaciones ambientales ya están reguladas por el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental y la Ley General del Ambiente. Adicionalmente, se podrían generar conflictos con la planificación metropolitana (MML, IMP) y regional (Callao).

Existe el riesgo de sobreregulación, toda vez que reiterar normas vigentes sin aportar mecanismos nuevos puede demorar o trabar la ejecución de proyectos. También es necesario que los proyectos

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 10242/2024-CR, QUE PROPONE
LA "LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL
PUERTO DE CHANCAY"**

estén alineados con el Sistema Nacional de Inversión Pública para no generar expectativas políticas no alineadas con los criterios técnicos de priorización.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

IV.4.1 Opiniones solicitadas

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República y con la finalidad de contar con la participación de los sectores y entidades involucradas en el análisis del Proyecto de Ley 10242/2024-CR, la presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, con fecha 25 de febrero de 2025, remitió los Oficios 1409, 1410, 1411, 1412, 1413, 1414, 1415, 1416 y 1417-2024-2025-CTC-HMPL-CR, dirigidos a la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), Ministerio del Ambiente (MINAM), Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Gobierno Regional del Callao, Municipalidad Metropolitana de Lima (MML), así como al Presidente de la ONG Luz Ámbar, y a la Decana Nacional del Consejo Nacional del Colegio de Ingenieros del Perú, a fin de solicitar sus opiniones técnicas y legales respecto de la iniciativa legislativa.

IV.4.2 Opiniones recibidas

1. Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)

Mediante Oficio D001275-2025-PCM-SG, de fecha 18 de junio de 2025, la Secretaría General de la PCM emitió opinión desfavorable, señalando que el Proyecto de Ley 10242/2024-CR resulta redundante, toda vez que las facultades para intervenir en la zona de influencia del Puerto de Chancay ya se encuentran previstas en los Decretos Legislativos 1659 y 1689.

2. Ministerio del Ambiente (MINAM).

Mediante Oficio 01139-2025-MINAM-SG, de fecha 16 de junio de 2025, la Secretaría General del MINAM emitió opinión desfavorable, advirtiendo que las disposiciones ambientales incluidas en el proyecto reiteran las obligaciones ya establecidas en la Ley General del Ambiente (Ley 28611) y en la Ley del SEIA (Ley 27446), sin generar valor normativo adicional.

3. Municipalidad Metropolitana de Lima (MML)

A través del Oficio D000289-2025-MML-OGSC, de fecha 11 de julio de 2025, el Informe D000040-2025-MML-GMU-AL de fecha 2 de mayo de 2025 y el Oficio 0211-2025-MML-IMP-DE de fecha 4 de marzo de 2025, la MML emitió opinión desfavorable, señalando la superposición con la planificación metropolitana y precisando que el proyecto excede las competencias del Instituto Metropolitano de Planificación.

4. Gobierno Regional del Callao (GRC)

Mediante Oficio 000425-2025-GRC/GGR e Informe 000027-2025-GRC/OCV-FVA, ambos de fecha 18 de marzo de 2025, el Gobierno Regional del Callao emitió opinión condicionada, recomendando que en la planificación de la infraestructura conexa se incluya la interconexión Puerto de Chancay – Puerto del Callao, a efectos de optimizar la red logística portuaria.

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 10242/2024-CR, QUE PROPONE
LA "LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL
PUERTO DE CHANCAY"**

5. Otras instituciones

Hasta la fecha de elaboración de este dictamen no se ha recibido respuesta del Presidente de la ONG Luz Ámbar, ni de la Decana Nacional del Consejo Nacional del Colegio de Ingenieros del Perú.

IV.4.3 Análisis de las opiniones

1. Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)

Mediante Oficio D001275-2025-PCM-SG, de fecha 18 de junio de 2025, la Secretaría General de la PCM emitió opinión desfavorable respecto del Proyecto de Ley 10242/2024-CR, precisando que *"la materia desarrollada en el proyecto ya ha sido prevista en los Decretos Legislativos N°1659 y N° 1689, por lo que el nuevo texto no aporta un marco normativo distinto ni necesario"*.

La PCM recuerda que el Decreto Legislativo 1659 otorga a la Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN) la competencia para identificar, formular, priorizar y ejecutar las inversiones estratégicas en las zonas de influencia del Puerto de Chancay, y que el Decreto Legislativo 1689 declara de necesidad pública e interés nacional la intervención integral en dichas zonas. Advierte que aprobar una nueva norma de carácter declarativo generaría superposición normativa y no produciría efectos jurídicos adicionales, al no crear nuevos instrumentos de gestión ni modificar los ya existentes.

2. Ministerio del Ambiente (MINAM)

Mediante Oficio N.º 01139-2025-MINAM-SG, de fecha 16 de junio de 2025, la Secretaría General del MINAM emitió opinión desfavorable, señalando que el proyecto incorpora disposiciones ambientales ya previstas en la Ley General del Ambiente (Ley 28611) y en la Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental – SEIA (Ley 27446). El MINAM enfatiza que el SEIA es el instrumento obligatorio para todo proyecto de inversión pública, privada o mixta, e incluye la participación ciudadana y el control ambiental. La iniciativa no establece mecanismos adicionales ni modifica procedimientos existentes, por lo que se califica como redundante. Además, advierte que reiterar obligaciones podría generar sobreregulación y dispersión normativa, afectando la claridad del marco legal.

3. Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) e Instituto Metropolitano de Planificación (IMP)

Mediante Oficio N.º D000111-2025-MML-OGSC, de fecha 14 de marzo de 2025, la Oficina General de la Secretaría del Concejo remitió el Oficio 0211-2025-MML-IMP-DE, mediante el cual el IMP informó que sus competencias se circunscriben a la planificación del desarrollo urbano y territorial del Área Metropolitana de Lima, conforme a su Estatuto y Reglamento de Organización y Funciones. Por ello, el contenido del Proyecto de Ley 10242/2024-CR excede sus competencias, al referirse a infraestructura vial y ferroviaria de alcance nacional. No obstante, el IMP comunicó que en el marco de la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano de Lima Norte (PDU) se vienen considerando los impactos que el desarrollo del Puerto de Chancay tendrá en la demanda de vivienda, equipamientos urbanos, comercio y movilidad, lo que demuestra que la planificación metropolitana ya está incorporando este componente

**DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL
PROYECTO DE LEY 10242/2024-CR, QUE PROPONE
LA "LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL
PUERTO DE CHANCAY"**

logístico. La MML concluye que el proyecto podría generar superposición de competencias y conflictos con los instrumentos metropolitanos de planificación y movilidad.

4. Gobierno Regional del Callao (GRC)

Mediante Oficio 000425-2025-GRC/GGR e Informe 000027-2025-GRC/OCV-FVA, ambos de fecha 18 de marzo de 2025, el Gobierno Regional del Callao emitió opinión condicionada, reconociendo que su ámbito de intervención es limitado en materia de infraestructura nacional. Sin embargo, recomienda que la planificación de la infraestructura conexa considere la interconexión Puerto de Chancay – Puerto del Callao y las vías de acceso a las zonas industriales y logísticas, de modo que se optimice el sistema portuario y logístico del litoral central.

Hasta la fecha de cierre del presente predictamen, no se ha recibido respuesta de la ONG Luz Ámbar, ni del Consejo Nacional del Colegio de Ingenieros del Perú, pese a los oficios remitidos para solicitar su opinión.

El conjunto de pronunciamientos recibidos es mayoritariamente desfavorable. Las entidades consultadas coinciden en que el proyecto es de carácter declarativo y redundante, al reproducir disposiciones ya vigentes (PCM y MINAM), generar potencial superposición de competencias (MML e IMP), y omitir componentes integrales de conectividad logística (GRC). Ninguna opinión respalda de manera explícita su aprobación sin observaciones, lo que refuerza la conclusión de la Comisión respecto a la no necesidad ni viabilidad de la propuesta.

IV.5 Análisis de costo beneficio

Del análisis efectuado, esta comisión considera que el balance entre costos y beneficios de la iniciativa legislativa no es favorable.

En primer lugar, si bien el proyecto no implica gasto fiscal directo, su aprobación generaría costos administrativos y de gestión derivados de la duplicidad de funciones entre la Autoridad Nacional de Infraestructura, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y otros órganos del Poder Ejecutivo. Esta duplicidad podría provocar dispersión normativa, superposición de competencias e incluso conflictos de interpretación que retrasen la ejecución de proyectos estratégicos, en lugar de agilizarla. Asimismo, se advierte el riesgo de introducir mayores cargas procedimentales y de coordinación interinstitucional, que suponen un uso ineficiente de recursos públicos y técnicos.

En cuanto a los beneficios, la iniciativa menciona como supuestos efectos positivos la reducción de costos logísticos en un rango de 15 a 20 por ciento, la creación de aproximadamente 50 mil empleos y el incremento de las exportaciones. Sin embargo, estos beneficios carecen de sustento técnico verificable, no presentan estudios de línea de base ni metodologías de cálculo que permitan estimar su impacto real. Más aún, dichos efectos están condicionados a la correcta implementación de los Decretos Legislativos 1659 y 1689 y a los proyectos de inversión ya incluidos en el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad, por lo que no dependen de la aprobación de la presente norma.



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/10/2025 12:07:46-0500



Firmado digitalmente por:
TAIPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/10/2025 16:36:06-0500

Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 10242/2024-CR, QUE PROPONE LA "LEY DE INFRAESTRUCTURA CONEXA AL PUERTO DE CHANCAY"

La comisión también advierte que aprobar una ley de carácter declarativo, sin introducir mecanismos operativos o fuentes de financiamiento específicos, puede generar fragmentación normativa y expectativas políticas no alineadas con los criterios técnicos de priorización de inversiones establecidos en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones. Ello podría debilitar la coherencia de la política pública y afectar la seguridad jurídica de los agentes económicos.

En consecuencia, el proyecto no ofrece ventajas concretas ni beneficios comprobables que compensen los costos normativos y administrativos potenciales que su entrada en vigor generaría. Por lo expuesto, el balance costo-beneficio es claramente desfavorable, lo que refuerza la posición de esta comisión de recomendar su no aprobación y su envío al archivo.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones de conformidad con lo establecido en el literal c) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República recomienda la **NO APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 10242/2024-CR y su envío al archivo.

Dase cuenta
Sala de la Comisión
Lima, 29 de setiembre de 2025



Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/10/2025 16:05:24-0500



Firmado digitalmente por:
LOPEZ MORALES Jeny Luz
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/10/2025 15:39:20-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/10/2025 14:08:46-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/10/2025 15:25:27-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/10/2025 15:51:55-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/10/2025 16:19:39-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec
Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 01/10/2025 16:51:48-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/10/2025 16:56:47-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Biana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/10/2025 14:55:18-0500



Firmado digitalmente por:
OBANDO MORGAN Aristela
Ana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/10/2025 13:02:10-0500



Firmado digitalmente por:
PARIONA SINCHE Alfredo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/10/2025 14:48:57-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/10/2025 15:09:23-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Rodrigo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/10/2025 11:11:01-0500



Firmado digitalmente por:
ZETA CHUNGA Cruz Maria
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 07/10/2025 10:52:20-0500