Proyecto de Ley N°...861/2021-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
26 NOV 2021
RECIBIDO
Firma ____ Hora 1:10 pm

PROYECTO DE LEY DECLARATIVO SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO

El Congresista de la República **DAVID JIMÉNEZ HEREDIA**, integrante del Grupo Parlamentario FUERZA POPULAR, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con lo establecido en los artículos 74, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ

Artículo Único. – Objeto de la Ley.

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.

Noviembre de 2021

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Cong. DAVID JULIO JIMÉNEZ HEREDIA

DAVID JULIO JIMÉNEZ HEREDIA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

HERNANDO GUERRA GARCIA CAMPOS
Congresista de la República
Portavoz Titular
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

Tania Ramírez

MARIA CORDERO.

GUSTAVO CORDERO JON TAY

HERY E. INDAPOTES CASTAÑEDA

VICTOR FLORES RUIZ

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

FUNDAMENTOS

Según la UNCTAD[1], 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.

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.

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 puestos 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.

Como veremos a continuación, existen 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.

---

[1] Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCYD o UNCTAD, esta última del inglés United Nations Conference on Trade and Development;

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.

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 A-2 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.

EL POTENCIAL PRODUCTIVO DE LA REGIÓN JUNÍN

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 país[2].

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 sometido[3]. De igual modo, el índice correspondiente al año 2019 mantenía a Junín en el puesto número 14[4]

---

[2] En https://www.cnc.gob.pe/competitividad-regional/presentacion-de-icr

[3] En https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/141916/Folleto%20ICRP%202018%20Final.pdf?sequence=1&isAllowed=y

[4] Índice de Competitividad Regional 2019. CENTRUM PUCP. En: https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/169033/Folleto%20ICRP%202019.pdf?sequence=5&isAllowed=y

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

"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-kilómetro. 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"[5].

PROBLEMA QUE SE PRETENDE RESOLVER

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, pare evitar tráfico en la vía,

[5] Informe de Desempeño 2020. Concesión del ferrocarril del Centro OSITRAN. En https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1987969/id-2020-ferrocarril-centro.pdf

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.

En resumen, 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.

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.

VÍA FERREA NECESARIA:

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.

ANTECEDENTE LEGISLATIVO

Se ha tomado como base el proyecto de Ley 5138-2015-CR[6] presentado en su momento por el congresista Jesús Hurtado Zamudio, decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en consecuencia, se le cita de manera expresa en la Exposición de Motivos evitando así cualquier en copia o plagio, por lo que esta iniciativa legislativa cumple con lo dispuesto en el literal d) del numeral 2 del artículo 76° del Reglamento del Congreso.

EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa es puramente declarativa por lo que no modifica ni deroga norma alguna que se encuentre dentro de nuestra legislación. El efecto de su aprobación servirá para exhortar al Poder Ejecutivo, sobre la importancia de este tipo de obras, y no caer en la estafa probada que supone ejecutar obras poco útiles para la patria, como la llamada Carretera Interoceánica o la "modernización" de la Refinería de Talara que habrían sido objeto de robos al más alto nivel, cuya ejecución cayó en las porosas manos de políticos acusados de corrupción.

ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no genera gasto alguno para el erario nacional ya que se trata de una norma declarativa. En cuanto se apruebe la norma y se concrete este caro anhelo del centro del país, los beneficiados serán millones de personas que viven entre el puerto de El Callao, pasando por la capital hasta llegar a la Región Junín.

---

[6]Para que no quede duda, se puede ver el mencionado proyecto de ley tomado como base: En:https://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/Contdoc03_2011.nsf/0/437ad40d1e6e231b05257f55008151cb/$FILE/PL0513820160210.pdf

CONCORDANCIA CON LA AGENDA LEGISLATIVA 2021 – 2022

Conforme a lo establecido en la Resolución Legislativa del Congreso N°02-2021-2022-CR, este Proyecto de Ley tiene concordancia con la Agencia Legislativa en los siguientes puntos:

Objetivo: Competitividad del país.

Política de Estado: Desarrollo en Infraestructura y Vivienda.

Tema 56: Fomento a la Inversión en Infraestructura.

RELACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

Política de Estado 21 Desarrollo en Infraestructura y Vivienda

"Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, 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. El Estado, 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.

Con el objetivo de desarrollar la infraestructura del país, el Estado: (a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones; (b) otorgará un tratamiento especial a las obras de servicio social, con especial énfasis en la infraestructura de salud, educación, saneamiento, riego y drenaje, para lo cual buscará la participación de la empresa privada en su gestión; (c) promoverá el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables, facilitar las cadenas de producción y consolidar una integración fronteriza acorde con los planes nacionales; (d) edificará infraestructura local con participación de la población en su construcción y mantenimiento. Asimismo, con el objetivo de desarrollar la vivienda, el Estado: (e) elaborará un plan nacional de vivienda y la normatividad necesaria para simplificar la construcción y el registro de viviendas en tiempo y costo, y permitir su densificación, abaratamiento y seguridad; (f) contribuirá a consolidar un sistema habitacional integrado al sistema

económico privado, con el Estado en un rol subsidiario, facilitador y regulador; (g) apoyará a las familias para facilitar el acceso a una vivienda digna; (h) fomentará la implantación de técnicas de construcción masiva e industrializada de viviendas, conjuntamente con la utilización de sistemas de gestión de la calidad; (i) fomentará la capacitación y acreditación de la mano de obra en construcción; (j) fomentará el saneamiento físico legal, así como la titulación de las viviendas para incorporar a los sectores de bajos recursos al sistema formal; y (k) buscará mejorar la calidad de las viviendas autoconstruidas".[7]

[7] http://www.acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado%E2%80%8B/