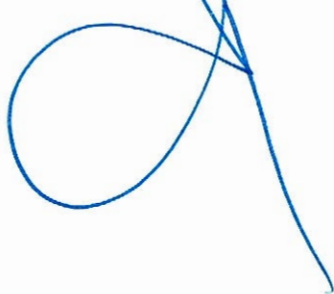


CONGRESO DE LA REPUBLICA

Lima, 31 de Agosto del 2016

Según la consulta realizada de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 130 Para su estudio y dictamen. a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES. -



LEY QUE PROPONE DECLARAR DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERES NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL MARITIMO PUERTO ETEN

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El objeto de la presente iniciativa es declarar de interés público la construcción del Terminal Marítimo Puerto Eten, ubicado en el distrito de Puerto Eten, Provincia de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

La construcción del terminal marítimo de Puerto Eten en el distrito de Puerto Eten constituye un eje primordial para la consolidación del corredor Bioceánico costero, el cual impulsará el desarrollo económico, comercial y turístico de la macro región nororiente del Perú (Lambayeque, San Martín, Amazonas, Cajamarca y Piura). En tal sentido, además de favorecer a la región Lambayeque, abrirá las puertas a toda la Macro región nororiente creando fuentes de trabajo competitivas, incrementando el volumen de las exportaciones, y generando significativas mejoras en la estructura económica del país¹.

Las autoridades, las asociaciones civiles y organizaciones gremiales del departamento de Lambayeque reclaman la necesidad de la construcción del terminal marítimo Puerto Eten promoviendo la inversión privada, por lo tanto este proyecto debe ser conducido por la Agencia de Promoción de la Inversión Privada –Proinversión.

El Gobierno Regional de Lambayeque realizó un Concurso Internacional para determinar a la empresa que realizaría el Plan Maestro, siendo ganador el Consorcio Portuario Lambayeque liderado por la Fundación Española Valencia Port y Acciona Ingeniería. Los estudios técnicos se realizaron con éxito, teniendo como parte usuaria a la Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque (APRL) y como partes consultoras a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y PROINVERSIÓN. La entrega oficial del producto se realizó en ceremonia de Febrero del 2015.

El Perú ha priorizado el desarrollo de su infraestructura de transporte (vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria), para elevar su competitividad y configurar una plataforma logística que integre América Latina, con el Asia-Pacífico, constituyéndose en el nuevo

¹ Plan Maestro Del Terminal Portuario De Lambayeque. Gobierno Regional de Lambayeque



LEY QUE PROPONE DECLARAR DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERES NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL MARITIMO PUERTO ETEN

“Hub Regional” del Pacífico Sudamericano. Por lo cual, es de vital importancia la construcción de un Puerto Marítimo con la capacidad logística suficiente para albergar el movimiento masivo de mercancías intercontinentalmente. Actualmente, Puerto Paita ha quedado rodeado por la ciudad y por acantilados, lo cual solamente le permite un crecimiento limitado de abastecimiento logístico. Por otro lado, Puerto Salaverry es un puerto que sufre de constante arenamiento, lo cual aparte de generar grandes costos por dragado continuo y constante; nunca tendrá la profundidad necesaria para recibir naves modernas que necesitan calados mayores a ~ 13 mts.

El Plan Maestro fue elevado para aprobación al Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y aprobado en la sesión N° 356 del 23 de Febrero del 2015, para su posterior evaluación al Ministerio de Defensa (MINDEF) y Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), las cuales respondieron con opinión favorable. A consecuencia de las gestiones mencionadas, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario es modificado para la incorporación del Plan Maestro del Terminal Portuario de Lambayeque mediante el D.S. 010 - 2015 - MTC. Cabe mencionar que el Terminal Portuario de Paita se concesiono en el año 2009 a través de PROINVERSION por un periodo de 30 años a EUROANDINOS PAJTA S.A., contando con un desembolso inicial de 13 000 000 USD.

La ubicación idónea ha sido producto de un exhaustivo análisis de la dinámica del litoral lambayecano, su batimetría, su morfología, su geofísica y su bio dinámica. El emplazamiento portuario está a la altura del 766 km de la Panamericana Norte (Autopista del Sol), la cual comprenderá un área absolutamente libre de 26,000 has, comenzando en Punta Farola y se extiende en una franja costera de 12 kilómetros de longitud hacia el sur. Esta ubicación estratégica permitirá un tráfico previsto en los primeros once años de operación del puerto de 3.5 millones de toneladas de gránulos sólidos correspondientes a la producción minera. Las naves de diseño serán graneleros de 30,000 TPM y 50,000 TPM. Este proyecto además generará más de 5279 puestos de trabajo directos y más de 153000 puestos de trabajo indirectos, según información manifestada por el gerente de la Autoridad Portuaria, Jorge Nakasaki Servigón. Los



LEY QUE PROPONE DECLARAR DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERES NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL MARITIMO PUERTO ETEN

cuales estarían ligados a las actividades de transporte, combustible, logística, embalajes, servicios de turismo y hotelería, banca, seguros, aduanas, empresas de servicios de cargas, entre otros.

I. FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA

La Constitución Política del Perú, prescribe en el artículo 58, que el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como órgano rector del sector de Transportes a nivel nacional, promueve la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, en las diferentes formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las Leyes Nacionales.

La Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, 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. Asimismo, constituyen lineamientos esenciales de la Política Portuaria Nacional, el fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional, la integración de los puertos al sistema de transporte nacional y a la cadena logística internacional, la promoción de la competitividad internacional del sistema portuario nacional, el fomento del cabotaje y a intermodalidad, la promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional, el fomento de la participación del sector privado, preferentemente a través de la inversión en el desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuarios.

De otro lado, cabe señalar que es atribución de la Autoridad Portuaria Nacional, así como de Proinversión convocar a la inversión privada en materia de desarrollo portuario. Y es atribución de la Autoridad Portuaria Regional, elaborar y proponer el Plan Regional de Desarrollo Portuario y los Planes Maestros de los Puertos bajo su jurisdicción, en concordancia con los objetivos regionales, provinciales y de desarrollo auto sostenible;

Es necesario desarrollar proyectos de infraestructura portuaria promoviendo la iniciativa privada, conforme lo señala el Decreto Legislativo 1012 que aprueba la Ley marco de asociaciones público-privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la



LEY QUE PROPONE DECLARAR DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERES NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL MARITIMO PUERTO ETEN

inversión privada y el Decreto Legislativo 1224 que otorga el Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. Cabe señalar que la participación de la inversión privada, tanto nacional como extranjera, ha venido contribuyendo sostenidamente al crecimiento económico del país.

Conforme los lineamientos de políticas de inversión, se debe promover las inversiones preferentemente descentralizadas en regiones y localidades, en concordancia con la política económica del país¹.

El Acuerdo Nacional, documento que señala en su vigésima primera como política de Estado mejorar la competitividad del país, promoviendo el desarrollo de la infraestructura vial, portuaria y demás con el fin de eliminar el déficit en infraestructura que permita un país más competitivo. Asimismo, el Estado en sus tres niveles de gobierno, 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 sea el caso, al sector privado¹.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

De aprobarse la propuesta legislativa no modificara ni derogara ninguna norma del ordenamiento jurídico vigente sobre la materia, pero si otorgaría un marco normativo, aunque declarativo pero de respaldo a la construcción del Terminal Marítimo Puerto Eten.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley no eroga gasto al Estado peruano, porque se trata de una norma declarativa que no genera en si misma costo adicional al Estado. Con esta norma se busca promover la inversión privada para la construcción del Terminal Marítimo Puerto Eten sobre la base de las normas constitucionales y la legislación vigente. Además, la ejecución impulsará el desarrollo del comercio, turismo y trabajo así como beneficiara el mejoramiento de la estructura económica del país, conectando varias zonas del país con el resto del mundo. En consecuencia, va contribuir al proceso de crecimiento económico y consolidación de la macro región nororiente del país.

¹ Lineamientos de Políticas de Inversión del Ministerio de Economía y Finanzas:

http://www.mef.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=346&Itemid=100769&lang=es

² Documento suscrito por las fuerzas políticas y sociales del Perú, convocadas para trazar políticas que consoliden el proceso de democratización, 2012.

