



**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y  
NECESIDAD PÚBLICA LA MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL  
PORTUARIO DE CHIMBOTE EN EL DEPARTAMENTO DE ANCASH**

Proyecto de Ley N° 1652/2016 - CR

La Congresista de la República, **María Cristina Melgarejo Paucar**, integrante del Grupo Parlamentario “Fuerza Popular”, en el ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Estado, y el numeral 2) del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

## FÓRMULA LEGAL

## El Congreso de la República

Ha dado la siguiente Ley:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO
12 JUL 2017
<b>RECIBIDO</b>
Firma: ..... Hora: 9:32 AM

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD  
PÚBLICA LA MODERNIZACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE EN EL  
DEPARTAMENTO DE ANCASH**

#### **Artículo Único. Declaratoria de interés nacional y necesidad pública**

Declárese de interés nacional y necesidad pública la modernización del terminal portuario de Chimbote, en el departamento de Ancash con la finalidad de potenciar el tráfico de carga y naves, así como de las actividades y servicios portuarios como una de las principales actividades de comercio sostenible de la región.

## **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL**

## Única. Competencias

El Poder Ejecutivo, el Gobierno Regional de Ancash y los Gobiernos Locales de influencia del puerto, priorizarán de acuerdo a sus competencias lo dispuesto en el artículo anterior.

→ Lima, junio del 2017



**MARÍA CRISTINA MELGAREJO PAUCAR**  
Congresista de la República

Luis F. Galarreta Velarde

Portavoz (T)

Grupo Parlamentario Fuerza Popular  
[www.congreso.gob.pe](http://www.congreso.gob.pe)

Central Teléfono: 311-7777

www.cognitogeorge.com  
Mando E Miyashiro A.

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Lima, ...../3.....de.....Julio.....del 201<sup>f</sup>.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 1652 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....  
.....  
.....  
.....  
JOSE F. CEVASCO PIEDRA  
Oficial Mayor  
CONGRESO DE LA REPUBLICA

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. ANTECEDENTES GENERALES

Solo en el año 2017, el departamento de Ancash fue declarado en Estado de Emergencia por desastre a consecuencia de las intensas lluvias mediante *Decreto Supremo N° 014-2017-PCM* y mediante *Decreto Supremo N° 005-2017-SA*, se declaró en Emergencia Sanitaria. En ese mismo orden, mediante *Decreto de Urgencia N° 006-2017* se aprueba medidas complementarias para la atención de intervenciones ante la ocurrencia de lluvias y peligros asociados, y mediante *Decreto de Urgencia N° 004-2017*, que Aprueba Medidas para estimular la economía así como para la atención de intervenciones ante la ocurrencia de Lluvias Y Peligros Asociados. Asimismo, se aprueba la Ley N° 30556, Ley que Aprueba Disposiciones de carácter extraordinario para las intervenciones del Gobierno Nacional frente a desastres y dispone la creación de la Autoridad para la Reconstrucción con Cambios.

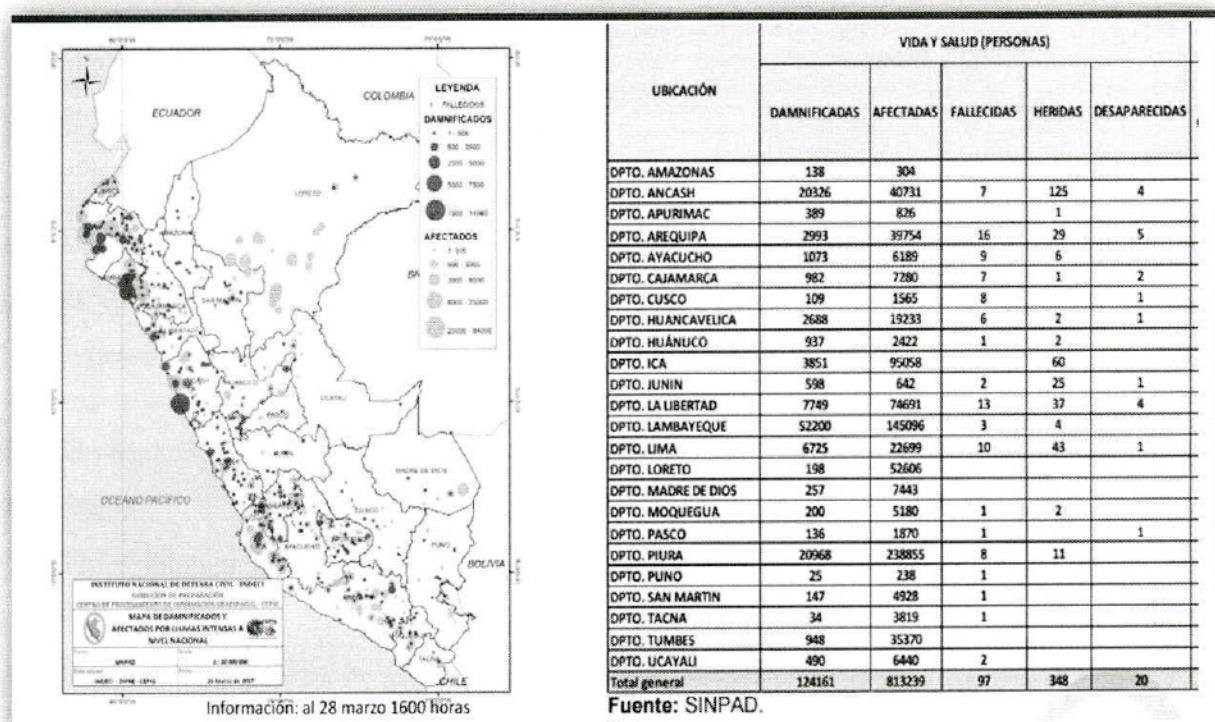
A la fecha, Ancash reporta más de 20326 personas damnificadas, 40731 personas afectadas, 7 fallecidas, 4 desaparecidas, 125 heridas, más de 841 de hectáreas de terrenos de cultivo afectados y cerca de 549 hectáreas de terrenos de cultivo destruidos por las inundaciones y huaycos en los valles de los ríos Fortaleza, Lacramarca, Santa, Huarmey, Casma, Culebras y otros<sup>1</sup>. Asimismo, se ha reportado que un aproximado de 633km de carreteras destruidas y 549 km de carretera afectadas, así como 47 puentes destruidos y 57 puentes afectados. En el sector vivienda, el COEN ha reportado que 5574 viviendas han quedado colapsadas e inhabitables, mientras más de 13715 viviendas han quedado afectadas.

En esa medida, cualquier intervención que permita rehabilitar y reconstruir las ciudades afectadas debe tener un enfoque preventivo, sostenible y sobre todo de adaptación al cambio climático a fin de que se eviten futuros acontecimientos lamentables como los ya ocurridos. Es por ello que se debe priorizar los proyectos sostenibles que

<sup>1</sup> INDECI, Reporte de situación diaria: Ver en file:///C:/Users/ahurtado/Downloads/EXPO%20INDECI%2028%20MAR%201700.pdf

contribuyan al desarrollo económico y social de los pueblos generando un movimiento económico que perdure en el tiempo, pero que también sea amigable al medio ambiente,

por lo que pensar en un proyecto como es la modernización del terminal portuario de Chimbote, es una iniciativa que debe ser priorizado en todo momento, debido a que este puerto fue uno de los principales punto del comercio mundial en el sector pesquero, pero requiere adecuarse a las nuevas demandas internacionales en calidad de servicios (carga y descarga) pesqueros.



Asimismo, mediante la Ley de mi autoría, Ley N° 30557, Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción de defensas ribereñas y servidumbres hidráulicas, se establece que el proceso de reconstrucción nacional debe tener un enfoque de planificación nacional y de integración del ordenamiento territorial de las cuencas hidrográficas del territorio nacional, teniendo como base los **criterios de sostenibilidad, prevención y adaptación al cambio climático**; con la finalidad de proteger a los pobladores de las inundaciones. En esa medida, cabe indicar que el departamento de Ancash ha sido afectado seriamente por los efectos de los últimos acontecimiento naturales

por lo que requiere una dinamización a su economía potencializado sus propios recursos y modernizando sus servicios como viene a ser el terminal portuario de Chimbote, que le permitirá reactivarse e reintegrarse a la economía nacional como el quinto departamento de mayor aportación al Producto Bruto Interno (PBI) de nuestro país.

## II. ANTECEDENTES ESPECÍFICOS

### De la Descentralización

Nuestra Constitución Política del Perú, establece en su artículo 188 que la descentralización es una forma de organización democrática y constituye una política permanente del Estado. Ello precisa que el proceso de descentralización debe ser permanente y progresivo, y concluya con la autonomía de los gobiernos regionales para hacerse cargo de sus asuntos internos. Asimismo, el referido artículo precisa que el proceso de descentralización es de carácter obligatorio que tiene como objetivo fundamental el desarrollo integral del país. Por su parte la Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización, tiene como finalidad el desarrollo integral, armónico y sostenible del país, y constituye una política permanente del Estado peruano vinculando a sus entidades constitucionales promover y garantizar la implementación de un proceso de descentralización oportuno y eficiente, y en esos extremos disponiéndose con el Decreto Supremo N° 049-2008-PCM, la aprobación del Plan Anual de Transferencia de Competencias Sectoriales a los Gobiernos Regionales y Locales del año 2008.

En términos demográficos, de acuerdo al Banco Central de Reserva del Perú (BCR) el departamento de Ancash, situado en la región central – occidental del país, cubre una superficie de 35 915 Km<sup>2</sup>, que representa el 2,8 por ciento del territorio nacional. Comprende territorios tanto de las zonas altas de la Cordillera de los Andes como parte del desierto costero peruano. Limita con el océano Pacífico por el oeste, La Libertad, por el norte, Huánuco por el este y Lima por el sur<sup>2</sup>. El territorio comprende espacios geográficos de costa y sierra, sin embargo, aproximadamente el 72,0 por ciento de su territorio es

<sup>2</sup> <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Trujillo/Ancash-Caracterizacion.pdf>

esencialmente andino. Presenta una altura que oscila entre los 4 m.s.n.m. (distrito Chimbote-provincia Santa) y los 3 910 m.s.n.m. (distrito Shilla-provincia Carhuaz).

Para el Instituto Nacional de Estadística e Informática (2011), **el departamento de Ancash es la quinta economía del país, al contribuir con 3,3 por ciento al Valor Agregado Bruto (VAB) nacional.** Según cifras del mismo INEI, Ancash tiene una población de 1, 122 792 habitantes en el 2011, situándolo como el **décimo más poblado del país** que corresponde el 3,8 por ciento de la población nacional.

Esto implica que el departamento de Ancash es una jurisdicción territorial muy importante que promueve el crecimiento económico de nuestro país, considerado en el bloque de los cinco primeros departamentos (de los 24) a nivel nacional con mayor impacto económico para los índices de desarrollo del Perú. En esa medida, es menester precisar que esta generación de riqueza y desarrollo también debe verse reflejado en el mismo departamento garantizando a su población con el acceso de todos los servicios básicos a su población, y una de esas necesidades es ver modernizado e implementado el terminal portuario de Chimbote lo que contribuiría enormemente a la dinamización de la economía ancashina como uno de los principales puertos del país y punto del comercio mundial histórico de la pesca.

#### **Del Plan Nacional de Desarrollo Portuario**

De acuerdo a la Ley N°27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, es un conjunto técnico normativo que desarrolla la estrategia portuaria nacional y tiene como objetivo impulsar, ordenar y coordinar la modernización y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional, ya sea en el ámbito nacional o regional. Asimismo, la referida norma dispone que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario establece el ámbito y la calificación de los puertos en el Sistema Portuario Nacional, y la jerarquización de los activos y proyectos por su alcance nacional, regional y local.

En esa medida, mediante Decreto Supremo N° 006-2005.MTC se estableció la clasificación portuaria de los puertos y terminales portuarios del Perú, de acuerdo a su ámbito y alcance,

indicando que el Terminal Portuario de Chimbote es de ámbito nacional, tal como se puede evidenciar en el cuadro siguiente.

PUERTOS Y TERMINALES DE TITULARIDAD PÚBLICA	CONDICIONES EVALUATIVOS (D.S. N 003-2004-MTC Art.21)					Clasificación por su alcance y ámbito
	Orientado principalmente a facilitar el transporte internacional de carga, pasajeros o correo y/o cuyo movimiento comercial esté orientado principalmente al turismo y comercio exterior (a)	En sus operaciones tiene influencia en el movimiento económico de más de una Región (b)	Integra un sistema intermodal o multimodal de transporte vinculado a un proyecto de integración bi-regional, multi-regional, macro-regional, binacional o continental (c)	Orientado principalmente a facilitar el transporte de carga, pasajeros y correo a nivel nacional o en cabotaje, y tiene influencia básicamente en el movimiento económico de una Región (d)	Cumple todas y cada uno de los requerimientos establecidos en (a) (b) y (c)	
PUERTO DE TALARA	SI	SI	NO	NO	NO	REGIONAL
PUERTO Y TP PAITA	SI	SI	SI	NO	SI	NACIONAL
PUERTO DE BAYOVAR	SI	SI	SI	NO	SI	NACIONAL
PUERTO DE ETEN	NO	NO	NO	NO	NO	REGIONAL
PUERTO DE CHICAMA	SI	NO	NO	SI	NO	REGIONAL
PUERTO Y TP SALAVERRY	SI	SI	SI	NO	SI	NACIONAL
PUERTO DE PACASMAYO	NO	NO	NO	NO	NO	REGIONAL
PUERTO TP CHIMBOTE	SI	SI	SI	NO	SI	NACIONAL
PUERTO DE HUARMEY	SI	SI	NO	NO	NO	REGIONAL
PUERTO DE SUPE	NO	NO	NO	SI	NO	REGIONAL
PUERTO DE HUACHO	NO	NO	NO	SI	NO	REGIONAL
PUERTO DE CHANCAY	NO	NO	NO	SI	NO	REGIONAL
PUERTO ANCON	NO	NO	NO	NO	NO	REGIONAL

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario, 2005.

Sin embargo, mediante Decreto Supremo N° 014-2008-MTC se modificó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, clasificando al **Terminal Portuario de Chimbote como puerto de alcance y ámbito regional**. En esa medida, mediante Resolución de Secretaría de Descentralización N° 036-2009-PCM/SD, se certificó al Gobierno Regional de Ancash como apto para la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote, a través de la Transferencia 1- Vía Directa.

### De la Transferencia del Terminal Portuario Chimbote

En la línea que venimos exponiendo el presente proyecto, mediante Decreto Supremo N° 027-2011-MTC, se aprobó la transferencia del Terminal Portuario de Chimbote al Gobierno Regional de Ancash, por lo que a la fecha este puerto está en la jurisdicción regional. En esa medida, el artículo 1 de la precitada norma dispone: " aprobar la transferencia del terminal portuario de Chimbote, actualmente a cargo de la Empresa Nacional de Puertos

S.A. –ENAPU SA, al Gobierno Regional de Ancash, incluyendo los recursos asociados de acuerdo al Acta de Entrega y Recepción suscrita entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y el Gobierno Regional de Ancash"; disponiéndose, además, que ENAPU deberá tomar las acciones necesarias que cumplan con los objetivos de esta transferencia.

En concordancia con lo dicho, la Trigésima Disposición Transitoria y Final de Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, incorporada por el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1022, declara como **servicios públicos esenciales la administración, operación, equipamiento y mantenimiento de la infraestructura portuaria de titularidad y uso público, así como la prestación de los servicios portuarios los cuales el Estado garantiza.**

### III. TERMINAL PORTUARIO DE CHIMBOTE

El Terminal Portuario de Chimbote se encuentra ubicado en la Provincia Del Santa, departamento de Ancash. Tiene como área de influencia las provincias de Huarmey y Casma, así como los distritos de Coishco y Samanco. Este puerto integra un sistema multimodal de transporte vinculado a un proyecto de integración macro regional orientado principalmente a facilitar el transporte internacional de carga cuyo movimiento comercial esté orientado principalmente al comercio exportador.

El Terminal cuenta con un área de 161,069.79 m<sup>2</sup> y se encuentra rodeado por el casco urbano de la ciudad de Chimbote. Está protegido por las islas Blanca, Ferrol del Norte, Ferrol del Medio y Ferrol del Sur. Cuenta con un Muelle Espigón para atraque directo de naves, de: 185 metros de longitud, por 16 de ancho y 10.5 metros de profundidad; y, un segundo Muelle Espigón para la descarga o embarque de carga en lanchones de 54 metros de longitud por 18 de ancho y 18 pies de profundidad. Ambas instalaciones son de plataforma y pilotes de concreto armado. Asimismo, cuenta con un Almacén cerrado y techado de 1,506 Mts<sup>2</sup> y dos zonas abiertas para el depósito y almacenaje de carga. Dispone, además, de un edificio administrativo de dos plantas, un almacén para materiales e

insumos, talleres y dos Balanzas camioneras para pesar vehículos de carga de hasta 100 Toneladas cada una<sup>3</sup>.

El puerto cuenta con dos muelles, el primero es de atraque directo destinado para embarcaciones mayores, y tiene una longitud aproximada de 185m y un ancho de 16. El segundo, es de tipo marginal con 54m de longitud y 18m de ancho, el cual cumple los servicios portuarios para embarcaciones menores. Estas dimensiones son insuficientes para las modernas naves de carga que demanda el comercio de hoy, pues a la fecha se han convertido en una de las debilidades del puerto impidiendo el atraque de buques grandes y modernos, obligándolos a fondear con maniobras peligrosas y riesgosas en la bahía para la carga de los productos que serán destinados al comercio exterior.



Vista panorámica del Muelle.

El Terminal Portuario de Chimbote proporciona a las naves el Servicio de Amarre y Desamarre de las Naves y les otorga la facilidad del uso de Amarradero para el ejercicio de

<sup>3</sup> Texto recogido del documento proporcionado por la Autoridad Portuaria de la Región Ancash, Sr. Jorge Manchego, con fecha 25 de Mayo del 2017.

sus operaciones de carga/descarga. Los Servicios de Practicaje y Remolcaje son ejercidos por el sector privado; y, los Servicios de embarque y desembarque, por las empresas de estiba que cuentan con su respectiva Licencia de Funcionamiento otorgada por la Autoridad Portuaria Regional.

En el siguiente cuadro proporcionado por la Autoridad Portuaria del Gobierno Regional de Ancash se puede observar cuál ha sido el movimiento de carga en los últimos 16 años.

AÑO	MOVIMIENTO DE NAVES  ALTO BORDO	INFORMACIÓN ESTADÍSTICA				CONTENEDORES  T.E.U.S.	
		CARGA (EN TONELADAS)					
		IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	CABOTAJE	TOTAL		
2000	56	1,127	599,534	0	600,661	0	
2001	56	0	520,889	0	520,889	0	
2002	44	4,492	306,152	0	310,644	14	
2003	31	0	331,552	0	331,552	1	
2004	48	0	560,197	11,337	571,534	0	
2005	48	144	533,329	0	533,473	5,846	
2006	34	199	235,967	3,151	239,317	7,367	
2007	39	1,140	167,883	0	169,023	2,994	
2008	39	94,058	163,182	4,107	261,347	2,004	
2009	36	1,840	285,805	211	287,856	6,744	
2010	30	51,919	155,885	3,317	211,121	7,186	
2011	19	19,607	61,579	5,125	86,311	0	
2012	31	15,916	140,022	20	155,958	0	
2013	18	5,992	84,705	3,993	94,629	0	
2014	42	28,893	125,229	21,079	175,201	1,406	
2015	15	17,443	60,196	0	77,639	0	
2016	11	8,180	58,983	1,014	68,177	0	

NOTA.- La Empresa Nacional de Puertos administró el TP Chimbote hasta el 31.07.2013 y el Gobierno Regional de Ancash, a partir del 1º de Agosto de 2013 a la fecha.

Según manifiesta el Sr. Jorge Manchego, Gerente de la Autoridad Portuaria de la Región Ancash, lamentablemente la gestión del Terminal Portuario de Chimbote ha ido de más a menos, y ello no es debido a la falta de naves y de cargas pues la Región Ancash es una de las regiones más productivas del país, sino a causas exógenas que cabría analizar con mayor profundidad. En los siguientes dos cuadros, podrá advertirse la enorme diferencia existente -en la comparación del tráfico de naves y movimiento de carga del año 2016- de los Terminales Portuarios de la costa peruana.

Sin infraestructura, no hay desarrollo. A través del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, se ha planteado que la falta de financiamiento público de las infraestructuras constituye habitualmente un freno para el avance económico, lo que sugiere también explorar la

posibilidad de complementar con recursos privados la modernización y optimización de las mismas, para tratar de convertirlas en el motor del desarrollo de la economía nacional.

En ese orden, para garantizar un adecuado desarrollo de las infraestructuras no solo se requiere un marco legislativo regulador, sino también un plan de infraestructuras y la priorización de las mismas como lo requiere el presente caso con una modernización portuaria que garantice un servicio portuario adecuado y se acomode a las nuevas y grandes demandas de la actualidad.

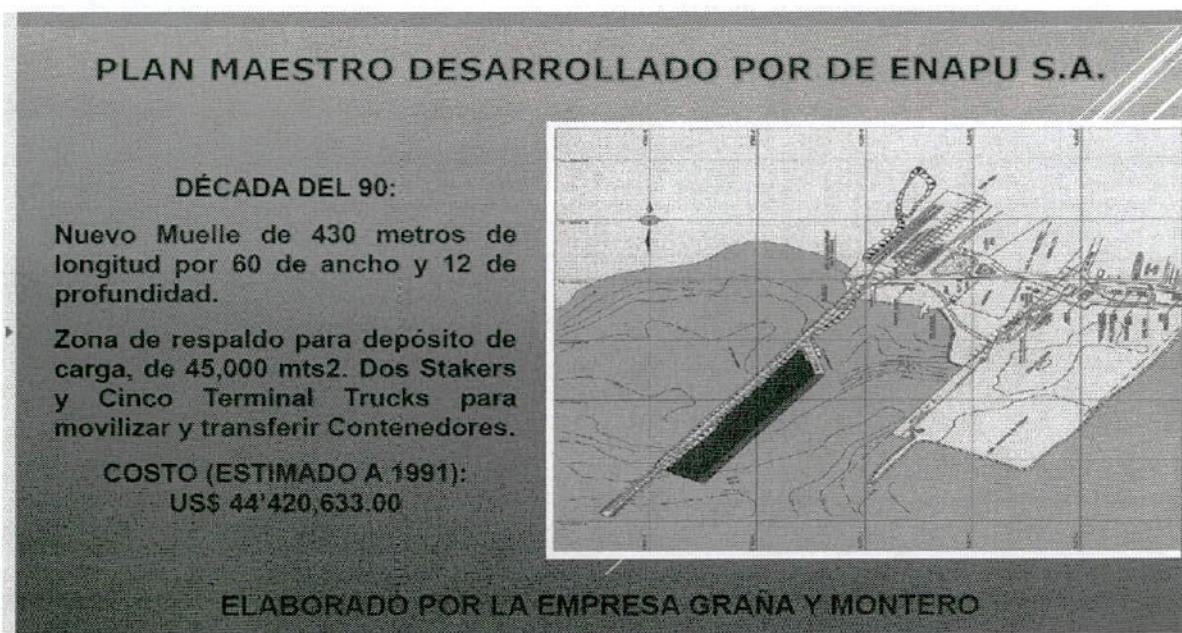
En el siguiente cuadro se puede observar cómo el Terminal Portuario muestra una mínima movilización del tráfico comercial de cargas.

TERMINALES PORTUARIOS	TRÁFICO DE NAVES - TPP DE USO PÚBLICO - NAVES DE ALTO BORDO												
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
TP Paita	59	51	45	35	41	42	37	34	40	55	69	64	572
TP Salaverry	26	23	20	27	19	19	29	24	10	37	25	12	271
TP Chimbote	2	2	1	1	0	0	0	1	2	2	0	0	11
TP Callao	277	265	295	311	299	283	285	290	283	329	309	287	3513
TP General San Martín	32	27	32	30	30	35	31	37	30	36	34	16	370
TP Matarani	47	43	44	48	43	47	50	48	41	61	46	36	554
TP Ilo	27	20	24	28	27	13	25	27	27	26	23	39	306

Fuente: APNy Terminal Portuario de Chimbote

Con ese propósito ya se han venido desarrollando estudios tendientes a buscar la potenciación del Terminal Portuario de Chimbote, pero que a la fecha no se ha concretado aún. Esto sin duda ha generado que este puerto vaya perdiendo sus potencialidades, debido a que a la fecha hay otros puertos que prestan mejores condiciones, adecuados a la demanda actual que vienen desplazando el privilegiado terminal portuario que ha servido a nuestro país su reconocimiento internacional como el centro de la producción pesquera mundial.

En las siguientes imágenes ilustrativas podemos mostrar algunos estudios que se han venido planteando a lo largo de los años, lo que no concluye que estos deben ser los estudios o propuestas definitivas.



Fuente: Elaboración GyM.



Fuente: Elaboración Consorcio Haskoning-Indesmar.

#### IV. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA.

##### DEL PROBLEMA

En palabras del Gerente de la Autoridad Portuaria de la Región Ancash, Sr. Jorge Manchego, la estrategia de la reforma portuaria se basó en la necesidad de crear marcos regulatorios al sistema, orientados -fundamentalmente- a propiciar la participación del sector privado en el desarrollo de los puertos, limitando al Estado al papel de control y supervisión del sistema. En buena cuenta, se transformaron los entes estatales que operaban y administraban los puertos en una suerte de autoridades portuarias, transfiriendo al sector privado las actividades de manipulación de las mercancías, la de los servicios a las naves y la operación de los equipos, a través de procesos concesionarios o asociaciones público-privadas.

El nuevo rol fijado para el Estado constituye, básicamente, en que de ser un Estado empresario, pasa a ser un Estado coordinador y normativo. Es decir, el Estado se reserva funciones tales como: la autorización y habilitación de Puertos, así como la supervisión y regulación para los operadores portuarios, las concesiones, los controles posteriores a la entrega de los Puertos

Debe tenerse presente que —como regla general— lo que busca el comercio exterior de cualquier región para la comercialización de sus productos, es poder cumplir satisfactoriamente las condiciones contractuales establecidas con el comprador / vendedor y para ello tiende a ser necesario que los puertos sean eficientes, económicos y seguros, es decir: servicios competentes y costos adecuados<sup>4</sup>.

La competitividad del transporte marítimo ha obligado a la formalización del mercado naviero, pues cada vez hay menos buques de bandera libre o charter, denominados buques-trampa y mayor número de buques perteneciente a líneas navieras formales, con menor permanencia en los puertos a fin de cumplir con sus itinerarios, y para ello la movilización de las cargas que transportan debe ser atendida en tiempos adecuadamente razonables.

Las naves sin maniobra propia (grúas o plumas) se les denomina: "Naves Güerles" las que, para efectos de su descarga y/o embarque de la mercancía, requieren necesariamente que los puertos de origen y de destino cuenten con modernas Grúas de Muelle, tipo Pórtico Gantry Crane o Móviles, a fin de facilitar la operación de embarque y descarga.

<sup>4</sup> Jorge Manchego: Autoridad Portuaria de la Región Ancash, 2017 (25 de mayo)

Por su parte, el transporte de las cargas por vía marítima, a nivel mundial, se está desfasando progresivamente hacia las modalidades de: contenedORIZADA, rodante (vehículos y equipos rodantes) y a granel tanto sólida como líquida, debido a factores relacionados con la facilidad y eficiencia para su movilización. Durante las décadas de los años 60, 70, e inclusive la del 80, los mayores volúmenes transportados por vía marítima eran en la modalidad fraccionada (Sacos, bolsas, cajas, japas, en paletas, etc.), además, claro está, de la descarga de vehículos y de las cargas movilizadas en la forma de granel, tan es así que, por ejemplo, el Terminal Portuario del Callao, a mediados de la década del 90, movilizaba Ocho millones (8'000,000) de Toneladas de Carga no contenedORIZADA; y únicamente Doscientos mil (200,000) Contenedores. El día de hoy entre los dos operadores del Callao, movilizan Un Millón Ochocientos mil (1'800,000) toneladas de carga, Ocho millones Ciento Treinta mil a granel sólida, Tres millones a granel líquida y más de Dos millones de Contenedores (TEUS); por tanto, es evidente el desplazamiento progresivo de la carga hacia los contenedores.

La pesca en Chimbote muestra un comportamiento errático. Los principales productos, tales como la harina de pescado (70% de la producción total) y los productos de consumo humano directo como conservas y congelados (30% de la producción total) tienen el problema de exposición a choques exógenos (condiciones climáticas y oceanográficas – Fenómenos de “El Niño” y “La Niña”), lo que permite que la proyección de cifras sea una tarea inestable, además de las constantes vedas impuestas por los organismos estatales competentes para mejorar el ciclo reproductivo de la anchoveta.

No obstante, se prevé que para el año 2018, la producción de harina de pescado sea de 160 mil toneladas y la de aceite crudo de pescado de 20 mil toneladas anuales, producción que continuará viéndose afectada en la medida que no cuente con una adecuada operatividad del puerto de Chimbote, por lo que continuará asumiendo innecesarios sobrecostos en el flete terrestre por el desplazamiento de la carga hacia los puertos del Callao<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Texto recogido del documento proporcionado por la Autoridad Portuaria de la Región Ancash, Sr. Jorge Manchego, con fecha 25 de Mayo del 2017.

La extracción de minerales es la actividad más importante de la Región Ancash. Este departamento está ubicado en segundo lugar en participación del VAB del sector a nivel nacional (14,4 por ciento), después del Cusco (17,3 por ciento). Áncash es el departamento que tiene mayores reservas probadas y probables de oro del país (24,0 millones de onzas) y de zinc (12,0 millones de toneladas métricas) y es el segundo con mayores reservas probadas y probables de plata (583,0 millones de onzas finas), después de Junín (1,546.4 millones de onzas finas). Respecto al cobre, se ubica en el quinto lugar con 7,3 millones de toneladas métricas. Asimismo, es el primer productor nacional de cobre (24,8 por ciento) y zinc (24,3 por ciento); tercer productor de plata (16,7 por ciento), quinto productor de plomo (6,6 por ciento) y noveno productor de oro (1,6 por ciento).

De otro lado, un rubro importante que se desarrollará en los próximos meses es la exportación de carbón antracita a granel. En este caso, para la evaluación de la demanda de los productos mineros no se considerará la producción de la empresa Antamina, dado que ésta transporta su carga a través de su propia instalación portuaria<sup>6</sup>.

## OBJETIVOS

En cuanto a los pronósticos de carga, a partir del año 2020, para que el Terminal Portuario de Chimbote, pueda movilizar con una adecuada gestión y el mejoramiento de su infraestructura, los siguientes productos al año:

1. Recuperando las exportaciones de harina de pescado, previo convenio con las líneas navieras y certificación del TP Chimbote del Código BASC.
2. Ofrecer calidad y precios competitivos para la comercialización de la cadena logística del Aceite de Pescado.
3. Con la producción actual. Debe considerarse, a partir del año 1922, la producción del proyecto especial Chinecas.

---

<sup>6</sup> Texto recogido del documento proporcionado por la Autoridad Portuaria de la Región Ancash, Sr. Jorge Manchego, con fecha 25 de Mayo del 2017.

4. En cuanto mejore los precios internacionales de compra-venta del producto, lo cual se calcula que ocurrirá, según los expertos, a partir del año 2021<sup>7</sup>.

<b>PRODUCTO</b>	<b>MODALIDAD</b>	<b>TONELAJE</b>
<b>Productos pesqueros:</b> Harina de Pescado (1) Harina de Pescado (1) Aceite de Pescado (2) <b>Pescado congelado</b>	En Contenedores Granel sólido Granel líquido En Contenedores	250,000 Ton. 50,000 Ton. 50,000 Ton. 150,000 Ton.
<b>Productos agrícolas:</b> <b>Paltas, Mangos, Espárragos (3)</b>	En Contenedores	100,000 Ton.
<b>Productos mineros:</b> Oro, Plata, Cobre, Plomo Carbón antracita Mineral de hierro (4)	Granel sólido Granel sólido Granel sólido	120,000 Ton. 600,000 Ton. 360,000 Ton.
<b>Productos manufacturados:</b> Azúcar blanca Etanol y melaza Abonos y Fertilizantes Productos siderúrgicos	Unitizada Granel líquido Granel sólido Unitizada	120,000 Ton. 250,000 Ton. 150,000 Ton. 100,000 Ton.

Fuente: Elaboración de la AP de la Región Ancash

El cuadro precedente muestra que el Terminal Portuario de Chimbote podría alcanzar a movilizar, en el año, dos millones trescientos mil toneladas de carga, siempre que la gestión comercial sea agresiva e inteligente, pues en todo caso se trata de rescatar los volúmenes de carga que ha movilizado en el pasado, o crear expectativas para la apertura a nuevas cargas. Con el movimiento de carga precedente, el Terminal estaría garantizando una recaudación anual de US\$ 5'160,000.00, aplicando los niveles tarifarios vigentes; y, una utilidad al año aproximada de cerca de US\$ 2'000,000.00. No está demás señalar que las utilidades anuales del Terminal Portuario de Matarani (TISUR) bordean los US\$ 8'000,000.00 y los de Paita y Pisco, algo menos que el de Matarani; por tanto, no es una ilusión pretender obtener utilidades del nivel señalado en el acápite anterior<sup>8</sup>.

## II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

Esta iniciativa legislativa que declara de interés nacional la modernización del Terminal Portuario de Chimbote, en el departamento de Ancash tiene como finalidad potenciar el tráfico de carga y naves, así como de las actividades y servicios portuarios como una de las

<sup>7</sup>Texto recogido del documento proporcionado por la Autoridad Portuaria de la Región Ancash, Sr. Jorge Manchego, con fecha 25 de Mayo del 2017.

<sup>8</sup>Texto recogido del documento proporcionado por la Autoridad Portuaria de la Región Ancash, Sr. Jorge Manchego, con fecha 25 de Mayo del 2017.



principales actividades de comercio sostenible de la región. Asimismo, la presente Ley no contraviene legislación vigente, sino por el contrario busca dinamizar posibilidades de inversión provenientes del sector privado.

### III. ANÁLISIS DEL COSTO BENEFICIO

De aprobarse esta iniciativa, no irrogará gastos adicionales al Estado; por el contrario, garantizará el movimiento de millones de toneladas de carga, siempre que la gestión comercial sea agresiva e inteligente, pues en todo caso se trata de rescatar los volúmenes de carga que ha movilizado este Terminal Portuario en el pasado como uno de los puntos más importantes para el comercio mundial en el sector pesquero y generándose expectativas para la apertura a nuevas cargas en el comercio pesquero. Su modernización implica un proceso natural de inversiones para reemplazar los medios logísticos y servicios obsoletos a la fecha desde la creación de este Terminal Portuario de más de 70 años.

### V. RELACION CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa está estrechamente relacionada con la Política de Estado N° 21, la cual compone mejorar la competitividad del país elaborando un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeropuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

Lima, junio del 2017

Lima, 26 de abril de 2018

**Oficio N° 1043-2017-2018-ADP-D/CR**



Señor congresista

**ROY ERNESTO VENTURA ÁNGEL**

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones



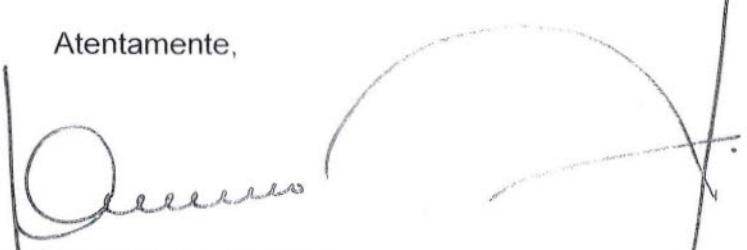
Tengo el agrado de dirigirme a usted, por especial encargo del señor Presidente del Congreso de la República, para comunicarle que durante la sesión que el Pleno celebró el 19 de abril de 2018 se acumuló el Proyecto de Ley 1652/2016-CR, que propone declarar de interés nacional y necesidad pública la modernización del Terminal Portuario de Chimbote en el departamento de Áncash, al dictamen de la comisión que preside recaído en el Proyecto de Ley 1277/2016-CR, que propone declarar de interés nacional y necesidad pública la modernización del Terminal Portuario de Chimbote para la exportación, diversificación productiva y articulación territorial, que fue aprobado en primera votación en la referida sesión de Pleno.

En consecuencia, la comisión que usted preside queda eximida de presentar dictamen sobre el Proyecto de Ley 1652/2016-CR.

Asimismo, mediante acuerdo de la Junta de Portavoces del 19 de abril de 2018, cuya copia adjunto, se ha exonerado de segunda votación al texto sustitutorio de los Proyectos de Ley 1277 y 1652/2016-CR.

Con esta ocasión reitero a usted, señor congresista, la expresión de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,

  
**JOSÉ CEVASCO PIEDRA**

Oficial Mayor del Congreso de la República