Proyecto de Ley N° 3306/2018-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
06 SEP 2018
RECIBIDO
Firma ____ Hora 12:34

Sumilla: PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA E INTERES NACIONAL LA CREACIÓN DEL PUERTO SECO INTERREGIONAL DEL SUR, UBICADO EN LA REGION APURÍMAC

El congresista de la República que suscribe, **Dalmiro Feliciano Palomino Ortiz**, integrante del grupo parlamentario Fuerza Popular, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Estado y conforme a lo establecido en los artículos 22° inciso c), 74 y 75 del Reglamento del Congreso de la Republica, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL

El Congreso de la República:

Ha dado la siguiente ley:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERES NACIONAL LA CREACIÓN DEL PUERTO SECO INTERREGIONAL DEL SUR, UBICADO EN LA REGION APURÍMAC

Artículo único. Declárese de preferente interés y necesidad pública
Declárese de necesidad pública y de preferente interés nacional la creación del Puerto Seco Interregional del Sur, ubicado en el departamento de Apurímac, con el propósito de impulsar el desarrollo exportador y transporte de la Macro Región Sur.

Lima, 22 de agosto de 2018

DALMIRO FELICIANO PALOMINO ORTIZ
Congresista de la República

Ursula Letona Pereyra
Portavoz
Grupo Parlamentario Fuerza Popular

188990-ATD

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, ...10.....de SETIEMBRE.....del 2018.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº 3306 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.-

.....

.....

.....

.....

.....

JOSÉ ABANTO VALDIVIESO
Oficial Mayor (e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1 Marco Constitucional

La Constitución Política del Perú, mediante el en artículo 58, entre otras materias, establece que el Estado dictará las medidas para generar las condiciones necesarias para el desarrollo de la infraestructura en el país. Sobre esta temática el destacado constitucionalista, Bernales Ballesteros[1], ha señalado que el rol del Estado no es el de intervenir directamente en la vida económica del país sino orientarla, comprendiendo en dicha orientación su actividad reguladora.

1.2 Contexto de la situación

1.2.1 En la última década el contexto la sierra, el centro y el sur del país, en especial los integrantes del corredor Apurímac, Cusco y Ayacucho, se han visto involucrados en un proceso de inversiones y desarrollo en los sectores agrario, pecuario, acuícola, mineros, turístico, entre otros; sin embargo, su impulso se ve limitado por el déficit de infraestructura en materia de exportaciones que permita afianzar el desarrollo de la oferta exportable impactar positivamente en el desarrollo económico y social de las regiones involucradas.

Y, es sobre esta materia que la propia Cámara de Comercio de Lima (CCL)[2], en declaraciones citadas por el diario Gestión, ha manifestado que el profundo déficit en infraestructura del Perú genera altos costos al momento de transportar los productos, del interior, hacia los puertos. Precisamente sobre esta realidad, se ha señalado en el XVI Foro Internacional de Puertos 2017, que el "Perú tiene una ubicación privilegiada. Sin embargo, los peruanos no hemos sabido desarrollar esas ventajas. Debido a esto el Perú y sus puertos tienen poco impacto en el comercio internacional (...)" [3].

---

[1] Congreso de La Republica del Perú, (2005). La Constitución Comentada Tomo I, Gaceta Jurídico.
[2] https://gestion.pe/economia/reducir-costos-comercio-exterior-hacerlo-competitivo-137764
[3] https://gestion.pe/suplemento/comercial/terrenos-industria/cual-son-ventajas-tener-buena-infraestructura-portuaria-1002816

1.2.2 Ante tal situación y en marco de la materia propuesta, las plataformas logísticas, que permiten a los usuarios reducir los costes de gestión y aumentar la rapidez de circulación de sus mercancías, lo que se ve reflejado en el precio final y la calidad del servicio prestado[4] en nuestro medio se han convertido en centros de acopio y consolidación de carga, sin estrategias que impulsen un sistema multimodal de carga que diversifique los mecanismos y la conexión adecuada para generar mayores oportunidades para el comercio y el desarrollo interregional.

1.2.3 Es por ello que, en el contexto del mercado mundial, el Perú está obligado a realizar una reestructuración del panorama logístico nacional con el único propósito de construir escenarios que empujen al país a alcanzar un nivel de competitividad, vale decir dejar de ser solo comparativo para obtener ventajas competitivas.

Es bajo esta situación, la iniciativa plantea la creación de un Puerto Seco en el departamento de Apurímac, como un terminal intermodal de mercancías, que trate de satisfacer las necesidades internacionales, que alivie las funciones de los puertos marítimos, que obtenga la figura logística de distribución y almacenamiento de mercancías, con servicios confiables[5] y bajo las mejores condiciones de interconexión con los puertos marítimos, con el futuro Terminal Portuario San Juan de Marcona (Ica) o el puerto del Callao, entre los más cercanos, pero también con el resto de las comunidades del lado oriental del continente, principalmente Brasil y Bolivia. Es en ese marco que se garantiza el desarrollo exportador de la Sierra Centro Sur del país.

La propuesta, bajo el enfoque integral de ordenación del territorio, contribuye en la construcción de un modelo de desarrollo de economía de escala, donde el costo unitario de la distribución de la mercancía a través

---

[4] http://www.stocklogistic.com/que-son-las-plataformas-logisticas/

[5] Puelles Ancori, R. M. (2016, December 1). Puerto seco: la oferta exportable y el estado como agente difusor son factores que limitan el aprovechamiento económico comercial del Corredor IIRSA Sur Interoceánico Perú – Brasil. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC). Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), Lima, Perú. Retrieved from http://hdl.handle.net/10757/621612
sobre el concepto de puerto seco, Además, capaz de proveer servicios fiables, de calidad y a precios competitivos, asociados a la operación global de la carga que se reciba, tenga origen o cruce la región y estar dotado de los equipos que permiten el manejo de grandes volúmenes de carga

del Puerto Seco, ofrezca mejores condiciones comerciales, que sea más económico que el servicio directo desde el puerto de mar[6].

1.2.4 Pero en sí ¿qué es un puerto seco?, es un nuevo termino para la población. La definición sencilla que se ha expresado nos dice que "Es básicamente un puerto sin agua. En lugar de tener barcos atracando, tenemos trenes", expresión señalada a la BBC Karl Gheysen, ex director ejecutivo del Portal Khorgos[7].

Otro concepto es el señalado en el portal web del Puerto Seco de Madrid, sostiene que "es una terminal intermodal de mercancías situada en el interior de un país o región económica que conecta, a través de la red ferroviaria, con el puerto marítimo de origen o destino de los tráficos tratados. De ahí la denominación, de "puerto seco ", al manipular tráficos portuarios en una zona interior" "(...) Significa combinar diferentes modos o modalidades de formas de transporte, al objeto de hacer más ágil, flexible, fiable y eficiente el transporte de mercancías"[8].

1.2.5 Los conceptos antes descritos se encuentran arreglados y coligen con la doctrina del desarrollo local que tiene el objeto de alcanzar la integración en un contexto global, la articulación productiva interna y sobre todo la adaptación de un entorno con nuevas reglas del crecimiento económico globalizado, pero también que las nuevas formas de organización que integren a las variables sociales, políticas, culturales y medioambientales armonicen con el factor económico[9].

1.2.6 La ubicación estratégica de la región Apurímac es prodigiosa, se conecta con las diversas regiones del centro y sur del país, **es el gran paso de los Andes**. Está compuesta por una suerte de espacios de flujos que está consolidando nuevas formas y dinámicos territorios, y ello como resultado de la revalorización del territorio por el potencial productivo y dinámico que en los últimos años se ha venido realizando, con procesos de inversión pública y privada, de largo mediano y largo plazo. Dicho proceso,

---

[6] Estrada, José Luis, (2011). XX Congreso Latinoamericano de Puertos. 22 – 24, junio 2011, LIMA.
[7] http://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-40131579
[8] http://www.puertoseco.com/espa%C3%B1ol/queespuertoseco2.html
[9] Montaño Armendáriz, Ma. Angélica (2014). México. Tesis Doctoral. (pág. 68)

últimamente, está siendo acompañado de una propuesta de construcción de un ferrocarril Andahuaylas - Marcona, con el objeto de facilitar el traslado de la producción para la exportación, pero también para la importación, así como impulsar el comercio interregional.

1.2.7 La nueva configuración o morfología han empezado a adoptar los espacios territoriales de las regiones del sur, guardan enormes beneficios para los productores agropecuarios y mineros, que buscan adaptarse a los nuevos tiempos comerciales -pero también sociales ya que mejoraría la situación social de las familias – bajo un ambiente de mayor y mejor infraestructura, específicamente para la concentración de sus mercancías, es decir de plataformas logísticas especializada regionales.

Esta plataforma denominado puerto seco, por naturaleza se articula con redes integrales de transportes, que para nuestro caso está la carretera de integración interregional altoandina[10] que une los departamentos de Apurímac, Cusco y Puno, asimismo, asimismo con la futura línea férrea que se construirá, Andahuaylas - Marcona.

1.2.8 A nivel del ámbito productivo, la agricultura, principal actividad económica del ámbito rural, juega un papel importante en este espacio. En esta actividad se ha implementado estrategias que viene impulsado su dinamismo adquiriendo una mayor participación en la oferta exportable. La agricultura no tradicional en los últimos años ha mostrado una mayor participación, sus exportaciones ha evolucionado favorablemente. Según lo señalado por la Asociación de Gemio Productores Agrarios del Perú - AGAP, en el país para "el 2000 representaba el 61% del total exportado en el sector agro total mientras que en el 2015 pasó a representar el 85% del total. Dentro de las exportaciones no tradicionales el sub sector con mayor crecimiento fue el de frutas. En el 2000 las exportaciones de frutas representaban el 7% del sector agro, mientras que en el 2015 llegó a representar el 37%". Y una las propuestas, que señala esta misma fuente, es que el reto actual es aumentar la oferta exportable, y para esto el sector privado viene trabajando arduamente.

[10] Ley nº 30735, ley que declara de preferente interés y necesidad pública el estudio y asfaltado de la carretera de integración interregional altoandina Apurímac-Cusco-Puno

1.2.9 La producción agropecuaria de la región Apurímac tiene una importante participación, del orden del 15% del Valor agregado bruto[11], y la variable exportación viene siendo promovida por el programa Sierra Exportadora, básicamente sobre el procesamiento del anís, la palta Hass, la tara procesada, la quinua procesada y los quesos madurados. Igualmente, la región Ayacucho cuenta con un potencial, por las condiciones agroecológicas idóneas para el cultivo de la palta hass, la quinua, el haba verde y la tara, entre otras[12].

1.2.10 Existen sectores productivos que ameritan ser aprovechados y potencializados otorgándoles la infraestructura necesaria para el desarrollo de sus ofertas exportables. Los propios agroexportadores han señalado que "la apertura de mercados sin aranceles gracias a los tratados de Libre Comercio ha hecho que nuestros productos sean igual o más competitivos en precios que otros países por lo que ha permitido que la demanda por nuestros productos aumente. Con respecto al potencial que tiene el sector en el país, éste se ve con un futuro prometedor".

En ese orden el sector exportador del agro traslada el sustento deseable del gobierno que "tiene como meta duplicar las exportaciones a US$ 70,0000 millones al 2021, para cumplir con este objetivo, el Sector Agro es un actor fundamental ya que es el segundo sector más importante con respecto a las exportaciones" y que para ello es necesario que se implemente políticas y estrategias que permita generar plataformas que impulsen y faciliten las exportaciones, que además constituyan una oportunidad para nuestras empresas, y en especial para los emprendedores que constituyen claves en la mejora de nuestros indicadores de la exportación.

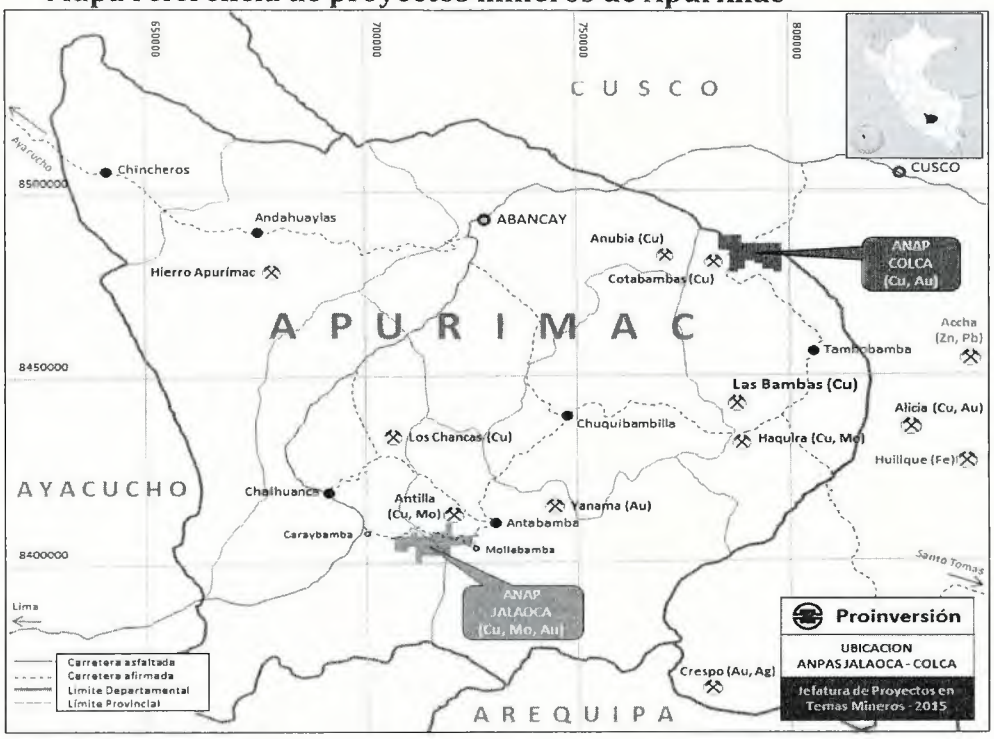
1.2.11 Respecto al sector minero, el principal sector productivo de Apurímac es la minería, concentra grandes proyectos mineros, y es el propio Gobierno Regional de Apurímac que ha determinado el potencial minero de esta

---

[11] Plan de Desarrollo Regional Concertado Apurímac 2017-2021. (2016) (pág. 21)
La mayor superficie agrícola bajo riego lo tienen la provincia de Aymaraes con un total de 54 129 Has. seguida de la provincia de Andahuaylas con 39 482 Has, mientras que la menor extensión la tienen las provincias de Chincheros con 7 340 Ha, Antabamba con 6,295 Has y Cotabambas con 2,316Has.
[12]http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/B9552122E6B80CB605257D20006F585D/$FILE/56_pdfsam_LaRiquezaExportadoraNuestraSierra.pdf

región. Argumenta que "cuenta con importantes yacimientos minerales; destacan los de plata, hierro (cerca de Pampachiri y Livitaca), plomo, cobre (en los yacimientos de las Bambas, Ferrobamba, Chalcobamba y Surcobamba) y zinc, así como gran cantidad de áreas mineralizadas y de sal, arcilla y yeso. Buena parte de estos yacimientos son polimetálicos, es decir que de una misma mina se extraen diversos tipos de metales. También se registra una pequeña y desigual producción de oro fino, proveniente en su mayoría de lavaderos aluviales. Esto es posible gracias a que los ríos que descienden de la cordillera acarrean en sus aguas pepitas de oro, las cuales han sido desgajadas de las montañas por acción de la erosión fluvial" Gobierno Regional de Apurímac (2017), (pág. 211).

Grafico N° 1
Mapa referencia de proyectos mineros de Apurímac



Fuente: Proinversión

En una nota del diario El Comercio[13], titulada "¿La nueva capital minera?: Apurímac enfrenta un enorme reto Apurímac", destaca que Apurímac es la región con mayor potencial minero en el país. Y subraya que aparte de Las

[13] https://elcomercio.pe/peru/apurimac/nueva-capital-minera-apurimac-enfrenta-enorme-reto-275476

Bambas, existe una cartera adicional de proyectos que superan los US$19 millones, más del 33% del total estimado en el ámbito nacional para los próximos años.

Figuran entre los principales proyectos Haquira (US$2.800 mlls.), considerado como uno de los principales yacimientos de cobre, se proyecta que producirá doscientas mil toneladas de cobre[14]; Hierro Apurímac (US$2.300 mlls.), Cotabambas (US$1.963 mlls.), Los Chancas (US$1.560 mlls.), Trapiche (US$1.000 mlls.) y Anubia (US$90 mlls.). Asimismo, remarca que, en conjunto, representan una inversión de US$9.713 mlls., similar a la de Las Bambas (US$10.000 mlls.), pero, remarca que "Todos estos proyectos se ubican en distritos con niveles de pobreza que superan el 50%, y en una región cuyos indicadores económicos y sociales se encuentran en el tercio más pobre del país".

A esta cartera se suman los proyectos mineros de Jalaoca (Chalhuanca, Aymaraes) y Colca (Cotabambas, entre los distritos de Cotabambas y Tambobamba), que ya están en convocatoria del Concurso Público Internacional[15]

1.2.12 En América Latina y en el resto del mundo, existen puertos secos, otros se encuentran en proceso de construcción, podemos señalar que en:

- Bolivia, el Puerto Seco de Oruro se considera una infraestructura clave para el sector minero, al permitir el embarque directo de los minerales hacia los diferentes mercados internacionales. Tamaño 10has aprox.
- México, el Interpuerto San Luis Potosí y Guanajuato Puerto Interior.
- Guatemala, en mayo de 2017 se licito la iniciativa "Puerto Seco Intermodal Tecún Umán II, en la Frontera Guatemala-México
- Argentina, Puerto Seco de Mendoza.
- Chile, Puerto Seco Los Ángeles[16].
- España, puertos secos de Madrid y Zaragoza.
- Kazajstán, es un enorme y creciente puerto seco llamado Portal de Khorgos[17] que apunta a cambiar por completo la logística del

[14] http://www.construccionminera.cl/proyecto-minero-haquira-peru-en-construccion/#.WqC1_GrOWM8
[15] https://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=8228
https://www.proyectosapp.pe/modulos/JER/PlantillaProyecto.aspx?ARE=0&PFL=2&JER=8227
[16] http://www.puertoseco.cl/quienes-somos/

intercambio de bienes entre Asia y Europa. El puerto seco de Khorgos es parte del proyecto "Una Franja-Una Ruta" de China para crear una nueva red de comercio mundial. Tan importante es el proyecto que se ha creado una nueva ciudad para atraer a todos los trabajadores que se necesitarán para operar el centro cuando esté a su máxima capacidad.

"*Hace siete años allí no había nada. Unas estepas áridas bordeadas por montañas inhóspitas y un desierto en la frontera entre China y Kazajistán. Hoy es parte de un colosal proyecto de ambos países que espera convertirse en el más grande eje comercial entre Oriente y Occidente. No estamos hablando de una simple estación de tren con un par de bodegas.* ***Es un enorme y creciente puerto seco llamado Portal de Khorgos que apunta a cambiar por completo la logística del intercambio de bienes entre Asia y Europa***". (Negrilla y subrayado es nuestro)

Por las consideraciones expuestas, nuestro país cuenta con un potencial enclavado en los Andes que por muchas décadas no ha sido considerado como un elemento clave para el desarrollo, sin embargo, hoy existen las condiciones para su aprovechamiento, convirtiendo a la región Apurímac, en la región con el mayor deposito minero en el Perú, así como una fuente de recursos agropecuarios, pero además de ello por su ubicación geográfica se considera como la gran articuladora que con un puerto seco facilita las exportaciones de las regiones: Ayacucho, Cusco, Puno, Huancavelica e Ica.

La propuesta que descansa sobre las consideraciones expuestas, generara un gran impacto, demandara la mano de obra, y a nivel de especialización de exportaciones las universidades de las regiones antes citadas jugaran un papel importante al formar profesionales para operar en el ámbito del comercio internacional, ya que su operatividad demandara de profesionales relacionados a la materia. De igual manera la iniciativa es estratégica ya que coadyuva a desterrar la pobreza y a elevar el nivel de vida de la población, asimismo de incrementar el PBI regional y nacional.

[17] http://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-40131579

Finalmente, la propuesta de carácter declarativo se ajusta a la normatividad existente, precisamente sobre el Decreto Legislativo Nº 1012, 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 inversión privada y sus modificaciones.

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa se sustenta en la Constitución política del Perú, así como en las leyes y normas vigentes, no plantea modificar la legislación vigente.

III. INCIDENCIA AMBIENTAL

El presente proyecto no ocasiona impactos negativos al medio ambiente, por el contrario reducen las emisiones del CO2, se ha demostrado que en el mundo los puertos secos reducen la emisión del CO2 hasta en un 25%[18].

IV. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La iniciativa es de carácter declarativa por lo que no genera costo al Estado, las inversiones que se realizan son a través del sector privado. El beneficio tiene un mayor impacto a nivel interregional, desde la construcción del puerto seco que demandara mano de obra, hasta la puesta en marcha del puerto seco que permitirá el desarrollo de los canales exportadores desde las propias regiones, finalmente se incrementaran positivamente la balanza comercial y el ingreso al fisco.

V. MARCO DEL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto se adscribe a la política Decimo Séptima del Acuerdo Nacional, referido al desarrollo de la economía social de mercado, así como de la Vigésima primera Política, donde existe un compromiso para impulsar y desarrollar la infraestructura con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y el desarrollo de la infraestructura.

[18] http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lri/sotelo_b_f/capitulo1.pdf