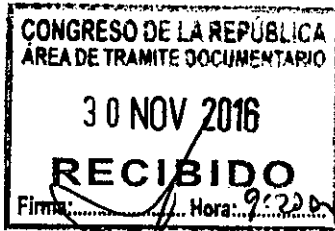


Proyecto de Ley N° 716/2016-CR

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA Y DE PREFERENTE INTERES NACIONAL LA CREACIÓN DEL PRIMER PUERTO SECO DEL PERÚ EN EL DISTRITO DE DESAGUADERO EN LA PROVINCIA DE CHUCUITO DEPARTAMENTO DE PUNO.



El Congresista de la República **JUSTINIANO ROMULO APAZA ORDOÑEZ**, miembro del grupo parlamentario El FRENTE Amplio por Justicia, Vida y Libertad, ejerciendo el derecho que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con lo establecido en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de ley:

PROYECTO DE LEY

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA Y DE PREFERENTE INTERES NACIONAL LA CREACIÓN DEL PRIMER PUERTO SECO DEL PERÚ EN EL DISTRITO DE DESAGUADERO EN LA PROVINCIA DE CHUCUITO DEPARTAMENTO DE PUNO

FORMULA LEGAL

Artículo 1.- Objeto de la ley.

La presente Ley tiene por objeto declarar de necesidad pública y de preferente interés nacional la creación del primer puerto seco del Perú, ubicado en el distrito de Desaguadero, provincia de Chucuito, departamento de Puno, con la finalidad de impulsar el crecimiento económico de la región sur andino del país y promover el desarrollo de las actividades vinculadas al transporte de carga.

Artículo 2.- Declaración de necesidad pública y de preferente interés nacional

Declárese de necesidad pública y de preferente interés nacional la creación del primer puerto seco del Perú, ubicado en el distrito de Desaguadero, provincia de Chucuito, departamento de Puno.

Artículo 3.- Organismo Competente

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones es el encargado de dirigir, implementar y ejecutar lo establecido en la presente Ley.

Artículo 4.- De la vigencia

La presente Ley, entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Lima, 24 de octubre del 2016.



JUSTINIANO RÓMULO APAZA ORDÓÑEZ
Congresista de la República

JORGE ANDRÉS CASTRO BRAVO
Congresista de la República

HUMBERTO MORALES RAMÍREZ
Congresista de la República

HERNANDO CEVALLOS FLORES
Congresista de la República

MANUEL DAMMERT EGO AGUIRRE
Congresista de la República

INDIRA ISABEL HUILCA FLORES
Congresista de la República

MARCO ANTONIO ARANA ZEGARRA
Directivo Portavoz Grupo Parlamentario
Frente Amplio por Justicia, Vida y
Libertad

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 07 de Diciembre del 2016

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 716 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, DESCENTRALIZACIÓN, REGIONALIZACIÓN, GOBIERNOS LOCALES Y MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DEL ESTADO.

JOSE F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La tendencia actual para agilizar el tránsito de la mercancía al interior de un país, es a través de un puerto seco. ¿Pero que entendemos por puerto seco?

Esta definición tiene varias acepciones por ejemplo un *Puerto Seco 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*¹.

Por su parte, la UNCTAD (United Nations Conference for Trade and Development), la definición más acertada de estas terminales es la siguiente: "Es una instalación no costera de uso público, distinta de un Puerto y de un Aeropuerto, aprobada por un organismo competente, equipada con instalaciones fijas y ofreciendo servicios para manipular y almacenar temporalmente cualquier clase de mercancías incluyendo contenedores – que sea considerada como "en Tránsito" para efectos de aduanas, por cualquier modo de transporte de superficie no costero, y que tiene además la capacidad de efectuar controles aduaneros que permitan a estas mercancías continuar su tránsito, terminar el viaje y ser utilizadas localmente, ser despachadas para exportación, o ser re-exportadas según sea el caso."²

La característica principal de un Puerto Seco, es la agilización del ingreso y salida de las mercancías que llegan a una instalación ubicada dentro del territorio de una nación, distintamente a la zona costera, cuya finalidad es contribuir con descongestionamiento aduanero.

El objetivo principal de un Puerto Seco, es convertir una extensión de puesto aduanero en el interior del país ofreciendo un mejor servicio de calidad optimizando en costos, tiempo y seguridad, logrando que una región determinada sea el centro de distribución y almacenamiento de todas las mercancías que puedan llegar a través diferentes vías.

Entre las principales ventajas que ofrece la construcción de un Puerto Seco se han encontrado las siguientes:

- Reduce el tráfico portuario.

¹ En <http://www.puertoseco.com/espa%C3%B1ol/queespuertoseco2.html>

- Existe una mejora en la distribución de la carga
- Existe una reducción considerable del tiempo entre el traslado de un puerto y su destino final.
- Permite la acumulación y el desplazamiento de las cargas.
- Permite utilizar de forma eficiente los medios de transporte (transporte multimodal)
- Las mercancías son enviadas de manera más fácil, con especial énfasis en aquellas que tienen bajo volumen.
- Existe mayor inversión de empresas internacionales

Dentro de los beneficios que conllevan a la construcción de un Puerto Seco podemos destacar lo siguiente:

- Aumenta el empleo en la región.
- Promueve las exportaciones e importaciones de una región.
- Mayor inversión alrededor de la creación de los puertos secos.
- Existe una regionalización portuaria.
- Captan nuevos mercados.
- Se reduce la informalidad en la cadena de comercialización.

La idea de un Puerto Seco no es propia de nuestra nación, sino que es producto de la experiencia de otros países como España, que tiene varios Puertos Secos implementados demostrándose que contribuye con desarrollo regional. Asimismo, los países hermanos de Ecuador y Uruguay, se encuentran estudiando sobre la viabilidad de la ejecución de un puerto seco.

❖ **Ecuador**

- Puerto Seco de Santo Domingo.- Se encuentra en etapa de estudio de viabilidad, su objetivo principal es la conexión directa entre Santo Domingo y el Puerto de Manta, exclusivamente para el transporte de carga pesada a bajo costo, con una longitud de 270 km y con una inversión total de 137,000,000 millones de Dólares.

² En <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/5917/03.pdf?sequence=4&isAllowed=y>

❖ Uruguay

- Puerto Seco de Rivera.- Se encuentra en etapa de estudio de viabilidad y está dirigido para que desarrolle conexión entre los países de Brasil y el Eje Mercosur – Chile.

De lo expuesto, se colige que existe una tendencia a nivel mundial en construir puertos secos o puertos terrestres, cuya finalidad es generar una actividad económica en las regiones, promoviendo el desarrollo de las actividades de transporte de carga.

Al implementarse este puerto seco o puerto terrestre, los transportistas que brindan el servicio de carga y mercancía, tendrán mayor demanda y como consecuencia de ello, se incrementará su actividad económica, generando mayores puestos de trabajo.

Cabe mencionar que el transporte de carga se destaca por ser *"el más utilizado debido a su gran versatilidad al combinar positivamente factores de desempeño: rapidez, costo competitivo, flexibilidad de rutas, alta disponibilidad, buena cobertura geográfica, y potencial de servicio puerta-a-puerta"*³.

Ahora bien, el presente proyecto de ley busca declarar de preferente interés nacional la creación de la construcción de un puerto seco en distrito de Desaguadero, en la provincia de Chucuito en el departamento de Puno.

Por la ubicación geográfica, el distrito de Desaguadero, en la provincia de Chucuito en el departamento de Puno, sería perfecto para distribuir toda clase de mercancías del exterior del país y sea distribuida al interior del mismo y viceversa, así como también se busca aliviar –entre otros– el incremento de las operaciones aduaneras proveniente de los Puertos de Matarani (Arequipa) e Ilo (Moquegua), dado que según la última información obtenida por la Autoridad Portuaria Nacional, la recepción de naves sea incrementado en un 44.7% y 21.7%, respectivamente⁴.

³ López Betancohurt, Helga Fany. (2011). Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte "La Misericordia SAC" del departamento de Lambayeque. De Universidad Santo Toribio de Mogrobojo. Sitio web: http://tesis.usat.edu.pe/jspui/bitstream/123456789/242/1/TL_Lopez_Betancohurt_HelgaFany.pdf

⁴ Información obtenida en <http://www.apn.gob.pe/site/wp-content/uploads/2016/04/pdf/PEBUFTGQYRA1LCI29W4OKDZOJNENYXVSQVAH.pdf>

**NAVES RECIBIDAS A NIVEL NACIONAL,
DICIEMBRE 2014/2015**

Navos	Nov -14	Nov -15	Variación %
Total Navos	1,278	1,284	0.5%
Marítimo	539	572	6.1%
Callao	298	303	1.7%
Paita	56	61	8.9%
Matarani	38	55	44.7%
Pisco	34	33	-2.9%
Talara	26	31	19.2%
Ilo	23	28	21.7%
Salaverry	32	24	-25.0%
Bayóvar	16	17	6.3%
Supe	8	7	16.7%
Eten	4	6	50.0%
San Nicolás	6	7	16.7%
Chancay	0	0	-
Huacho	-	-	-
Fluvial	739	712	-3.7%
Iquitos	386	357	-7.5%
Pucallpa	223	224	0.4%
Yurimaguas	106	92	-13.2%
Nauta	24	39	62.5%
Lacustre	0	0	-
Puno	0	0	-

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional
Elaborado por el Área de Estadísticas - DOMA, Enero 2016.

Esto crecimiento, se debe a que en el año 2013 Bolivia comenzó a potenciar su comercio y vinculación con Asia, (especialmente) con China, con Corea (del Sur) y con Japón, utilizando nuestros puertos de Matarani e Ilo, debido a que los transportistas bolivianos sufrían constantes maltratos por parte de la empresa privada que administra el puerto chileno de Arica⁵.



⁵ En <http://gestion.pe/politica/bolivia-busca-exportar-asia-puertos-ilo-y-matarani-2059115>

EFFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa busca declarar de necesidad pública y de preferente interés nacional la creación del primer puerto seco del Perú en el distrito de Desaguadero en la provincia de Chucuito departamento de Puno, impulsando el desarrollo económico de la región sur andina del país.

Asimismo, promoverá el desarrollo de las actividades vinculadas al servicio de transporte de carga y mercancías, generando mayores puestos de trabajos para aquellas personas que realizan esta actividad, puesto que la demanda se verá incrementada.

Finalmente, se busca aliviar el incremento de las operaciones aduaneras que se están realizando en los Puertos de Matarani (Arequipa) e Ilo (Moquegua), evitando en un futuro que estas instalaciones colapsen.

ANALISIS COSTO – BENEFICIO

El presente proyecto de Ley no genera gastos para el Tesoro Público ni representa gasto significativo a ningún sector. La propuesta busca dentro fomentar el desarrollo económico de la región sur andina del país, generando puestos de trabajo, desarrollando las actividades vinculadas al transporte de carga.

Con la declaratoria de necesidad pública y de preferente interés nacional la creación del primer puerto seco del Perú en el distrito de desaguadero, en la provincia de Chucuito, departamento de Puno se busca aliviar el control aduanero que está creciendo en los puertos de Matarani e Ilo, en consecuencia que el hermano país de Bolivia está comenzando a exportar a países como China, Corea y Japón a través de nuestros puertos.

RELACIÓN CON LAS POLITICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa guarda relación con las políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional, especialmente en la Política N° 17 referida a la Afirmación de la Economía Social de Mercado, la cual establece que el Estado se compromete sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, que es de libre mercado pero conlleva el papel insustituible de un Estado responsable, promotor,

regulador, transparente y subsidiario, que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico sostenido con equidad social y empleo.

En esa misma línea el Estado tiene como objetivo: "(...) (d) fomentará el desarrollo de la infraestructura (...)"⁶.

⁶ En <http://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado%E2%80%8B/politicas-de-estado-castellano/iii-competitividad-del-pais/17-afirmacion-de-la-economia-social-de-mercado/>