Proyecto de Ley N° 3075/2017-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
22 JUN 2018
RECIBIDO
Firma ____ Hora 15:25

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

Lima, 20 de junio de 2018

OFICIO Nº 112 -2018 -PR

Señor
LUIS GALARRETA VELARDE
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 107º de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto de Infraestructura Portuaria "Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa".

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

MARTIN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

CÉSAR VILLANUEVA ARÉVALO
Presidente del Consejo de Ministros

151572-ATO

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 28 de Junio del 2018

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº 3085 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Y

VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN.-

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

Proyecto de Ley

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA "REHABILITACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PUCALLPA"

Artículo 1.- Objeto de la Ley

Declárase de necesidad pública e interés nacional el proyecto de infraestructura portuaria "Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa" y autorízase la expropiación de los bienes inmuebles que resulten necesarios para tal fin, conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley marco de adquisición y expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura.

Artículo 2.- Justificación de la expropiación

La declaratoria de necesidad pública e interés nacional y la autorización de la expropiación se justifican en la necesidad de reducir la brecha de infraestructura existente en el Departamento de Ucayali, asegurar la prestación de servicios portuarios en la ciudad de Pucallpa con condiciones adecuadas de seguridad para la vida y salud de las personas, permitir el desarrollo socio - económico del Departamento de Ucayali y su articulación con los demás ejes logísticos del país, brindar conectividad a las poblaciones con fines de inclusión social y permitir la mejora económica de las poblaciones amazónicas que se verán beneficiadas con la ejecución de la obra señalada en la presente Ley. Asimismo, se busca asegurar el cumplimiento de los compromisos contractuales que el Estado peruano asumirá con el concesionario del proyecto.

Artículo 3.- Sujeto activo

El sujeto activo de las expropiaciones que se realicen como consecuencia de la declaración de necesidad pública e interés nacional a que se refiere el artículo 1 de la presente Ley, es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley marco de adquisición y expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura.

Artículo 4.- Financiamiento

Los gastos de implementación de lo dispuesto en la presente Ley se financian con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

POR TANTO

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

CÉSAR VILLANUEVA ARÉVALO
Presidente del Consejo de Ministros

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL EL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA "REHABILITACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE PUCALLPA"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

El Estado tiene como uno de sus fines primordiales, el desarrollo del país y el bienestar general de la población, para lo cual realiza diversos programas y proyectos. Uno de los aspectos claves para lograr este desarrollo es la implementación de vías de comunicación que faciliten la integración e interconexión de las localidades del país, debido a que la infraestructura de transporte de mercancías y personas es uno de los factores básicos para que un país adquiera niveles de competitividad adecuados, tenga sostenibilidad en su crecimiento económico, avance en la inclusión social, reducción de la pobreza y pueda lograr su integración interna y externa.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es el órgano del Poder Ejecutivo, responsable del desarrollo de los sistemas de transporte, la infraestructura de las comunicaciones y telecomunicaciones del país. De este modo, el MTC es ejecutor y/o promotor de iniciativas destinadas a la construcción de nuevas vías de comunicación como carreteras, ferrovías e hidrovías, así como la puesta en marcha de grandes sistemas de transporte público, proyectos que son impulsados en todas las regiones del país.

En la Amazonía del Perú, el transporte fluvial constituye el medio de transporte principal tanto para pasajeros como para carga, el mismo que se realiza a través de los ríos, los cuales cubren una gran cantidad de distancias. De ahí la importancia de generar proyectos de mejoramiento de la navegabilidad de los ríos o hidrovías, así como infraestructura portuaria para carga y pasajeros.

Recientemente, el MTC ha concesionado el Proyecto Hidrovía Amazónica, el cual busca mejorar las condiciones de navegabilidad de los ríos Huallaga, Marañón, Amazonas y Ucayali, con lo cual se espera que el transporte de pasajeros y carga en estas rutas sea más eficiente, ordenado y seguro, contribuyendo así al desarrollo del comercio regional y bienestar general de la población. En ese sentido, resulta de vital importancia desarrollar en estas rutas proyectos de infraestructura portuaria que permitan un embarque y desembarque adecuado de las personas y de la carga.

La ciudad de Pucallpa, ubicada en la parte centro oriental del Perú, en la provincia de Coronel Portillo, capital del departamento de Ucayali, es un lugar de gran importancia ya que por su ubicación geográfica une a la costa y centro del Perú con las ciudades más importantes de la Amazonía, a través de la carretera del IIRSA Centro y a través del río Ucayali.

En efecto, en comparación con el resto de las ciudades de la Amazonía, Pucallpa tiene la ventaja de estar vinculada con el resto del país a través de la carretera Federico Basadre, que se interconecta con la carreta Tingo María - Aguaytía y la Carretera Central, la cual le permite ser el punto de transferencia hacia el departamento de Loreto, a través del río Ucayali.

4

Asimismo, forma parte de un eje comercial multimodal muy importante para el desarrollo de nuestro país y, especialmente, para la economía de la Amazonía considerando que las ciudades Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas son los principales centros de comercio en la región amazónica y sirven, además, de centros de abastecimiento y recolección para las poblaciones cercanas; sin embargo, la ciudad de Pucallpa no cuenta con suficiente y adecuada infraestructura portuaria que facilite el transporte de mercancías entre la costa, el centro y la amazonía peruana.

El ex Terminal Portuario de Pucallpa fue construido entre los años 1980 y 1981, con una infraestructura de río que comprendía cinco pontones y dos puentes. Su administración estuvo a cargo de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU S.A.).

En el año 1986, el meandro de Pucalpillo sufrió un estrangulamiento quedando restringida la operatividad del Puerto sólo para los meses de máxima creciente (época de lluvia). Posteriormente, en el año 1994, se dio el evento de la rotura del meandro por acción natural del río y esto hizo que el curso del río se alejara de la ribera adyacente a la ciudad de Pucallpa, acrecentando el aislamiento fluvial de la ciudad. La infraestructura del río (pontones y puentes basculantes) se desarmaron para ser llevadas a la laguna Pucalpillo.

Con el paso de los años y debido a la carencia del servicio portuario, diferentes actores han ido supliendo los servicios que podría brindar un terminal portuario; así, pueden verse en la ribera del río Ucayali varias grúas privadas informales que embarcan y desembarcan todo tipo de mercancías y en otra zona de la ribera, las operaciones de estiba y desestiba solo se realiza con fuerza humana, sin considerar el riesgo a los que se encuentran expuestos estos trabajadores informales.

Es decir, la ribera natural del río Ucayali constituye un "muelle informal" sin condiciones técnicas de un terminal portuario; por ejemplo, las plataformas de esta zona no tienen capacidad de carga para soportar el peso de grandes equipos, dado que estas fueron formadas y ganadas al río arrojando restos orgánicos (maderas, residuos de aserradero, entre otros). Además, estas áreas son muy erosionables e inestables. Un problema común es que, al ser la ribera una zona no apropiada para el desarrollo de los servicios portuarios (carga y descarga de mercancías), los camiones al acercarse a la ribera para dejar o recoger sus mercancías, corren riesgo de atascos o en época de lluvia simplemente no pueden hacerlo y deben esperar a que las condiciones lo permitan. Asimismo, la atención de la carga se viene realizando en su mayoría mediante la fuerza laboral de los estibadores, en condiciones muy desfavorables y por salarios muy bajos y sin mayores beneficios laborales.

El MTC ha identificado la necesidad de desarrollar un proyecto a través del cual se implemente una adecuada infraestructura portuaria en la Ciudad de Pucallpa. La priorización de este proyecto no solo se ha realizado en el ámbito nacional, sino que también forma parte de la cartera de proyectos del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN).

Se debe señalar que el COSIPLAN nace en el año 2009 como una instancia de discusión política y estratégica para planificar e implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) y tiene como antecedente la creación de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) por parte de los presidentes suramericanos en el año 2000[1]. Cabe precisar que en abril del año 2018 el Perú emitió una comunicación suspendiendo temporalmente su participación en UNASUR.

[1] http://www.iirsa.org

De acuerdo al COSIPLAN, su cartera de proyectos es un conjunto de obras de fuerte impacto para la integración y el desarrollo socio - económico regional, que está compuesto por proyectos de transporte, energía y comunicaciones, a través de los cuales se busca promover la conectividad regional y generar desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

Dicha cartera de proyectos se ordena a través de "Ejes de Integración y Desarrollo", siendo uno de éstos el "Eje del Amazonas" del cual forman parte los países de Brasil, Colombia, Ecuador y Perú. De acuerdo a lo que señala el COSIPLAN, "el desarrollo del Eje del Amazonas depende de la conectividad fluvial, para lo cual se requiere mejorar estándares y consolidar la extensa red de ríos navegables que presenta el territorio. Desarrollar un sistema de hidrovías que estructure la red de carreteras, ferrovías y aeropuertos, permitirá la interconexión del interior del continente con regiones ubicadas en las sierras y las costas, lo que favorecerá a las economías locales"[2].

En ese sentido, a través del conjunto de obras que involucra el "Eje del Amazonas" se busca conseguir lo siguiente:

1. Potenciar la interconexión de un gran conjunto de sus territorios con la Cuenca del río Amazonas, a través de seis hidrovías y un tren transcontinental que atraviese el nordeste meridional y septentrional de Brasil;
2. Mejorar las condiciones de navegabilidad de los ríos de la cuenca amazónica;
3. Fortalecer la conexión de territorios amazónicos con baja densidad de población, con sierras y costas más desarrolladas económicamente;
4. Ofrecer acceso a nuevos puertos y promover el comercio regional entre zonas económicamente complementarias;
5. Incentivar el modo ferroviario potenciando los beneficios para el medio ambiente y la eficiencia energética; y
6. Trazar nuevas rutas y mejorar las existentes.

El "Eje del Amazonas" abarca setenta (70) proyectos que a su vez se agrupan en ocho (8) Grupos de proyectos. El Grupo 4 se denomina "Acceso a la Hidrovía del Ucayali" y se encuentra a cargo de los países del Perú y Brasil cuyas funciones estratégicas son las siguientes:

- Consolidar la vinculación e integración de las Regiones Costa, Sierra y Selva del Perú e interconectar el principal Centro Urbano Industrial y el territorio central del país con la zona de los Estados de Amazonas y Pará en Brasil.
- Potenciar la interconexión de la zona centro oriental del continente con las cuencas del Pacífico y Atlántico.

DIRECTOR GENERAL - MTC

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC

[2] "Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2017", página. 75. Consultado en: http://www.iirsa.org/Document/Detail?id=4621

6

El Grupo 4 está conformado por 14 proyectos vinculados entre sí, a través de los cuales se pretende lograr las funciones estratégicas trazadas:

**En millones de US$*

Código	Nombre	Etapa	Inversión estimada*	Países
AMA26	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA TINGO MARÍA - PUCALLPA	Ejecución	438,4	PE
AMA28	INTERCONEXIÓN TERRESTRE PUCALLPA - CRUZEIRO DO SUL	Perfil	0,0	BR - PE
AMA29	AEROPUERTO DE PUCALLPA	Ejecución	15,8	PE
AMA30	CENTRO LOGÍSTICO INTERMODAL DE PUCALLPA	Perfil	15,0	PE
AMA31	MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE EL CALLAO (NUEVO MUELLE DE CONTENEDORES)	Ejecución	704,8	PE
AMA32	AUTOPISTA LIMA - RICARDO PALMA	Ejecución	200,0	PE
AMA55	CONEXIÓN VIAL RIO BRANCO - CRUZEIRO DO SUL (BR-364 / AC)	Concluido	573,0	BR
AMA63	IIRSA CENTRO, TRAMO 2: RICARDO PALMA - LA OROYA - DESVÍO CERRO DE PASCO / LA OROYA - HUANCAYO	Ejecución	127,2	PE
AMA64	IIRSA CENTRO, TRAMO 3: DESVÍO CERRO DE PASCO - TINGO MARÍA	Pre-ejecución	624,8	PE
AMA65	ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DEL CALLAO - ZAL CALLAO	Perfil	68,3	PE
AMA66	TERMINAL NORTE MULTIPROPÓSITO DEL CALLAO	Concluido	390,2	PE
AMA67	TERMINAL DE EMBARQUE DE MINERALES DEL CALLAO	Concluido	113,2	PE
AMA72	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA LIMA - CANTA - UNISH	Ejecución	308,1	PE
AMA104	CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO DE PUCALLPA	Pre-ejecución	55,0	PE
	TOTAL		3.633,8	

Perfil · Pre-ejecución · Ejecución · Concluido

FUENTE: "Informe de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN 2017" (http://www.iirsa.org/Document/Detail?id=4621)

Como se observa uno de los proyectos que conforman el Grupo 4 es el proyecto de "Construcción del nuevo Puerto de Pucallpa" (código AMA104), cuyo objetivo es dotar a la ciudad de Pucallpa de un Terminal Portuario moderno y competitivo, que sirva de enlace multimodal para dar continuidad al flujo de transporte entre la carretera Callao - Pucallpa y la Hidrovía del Ucayali (Eje Amazonas Centro), permitiendo la conexión entre el Océano Pacífico y el Atlántico.[3]

II. JUSTIFICACIÓN DE LA DECLARACIÓN DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL Y AUTORIZACIÓN DE LA EXPROPIACIÓN

Considerando los aspectos antes señalados, el MTC, a través de la Autoridad Portuaria Nacional, formuló el Proyecto de Inversión Pública (PIP) denominado "Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa" con código SNIP N° 3503, para la construcción del nuevo Terminal Portuario de Pucallpa sobre los terrenos del ex - terminal Portuario y de los terrenos de las manzanas adyacentes.

El estudio de factibilidad del proyecto fue aprobado y el PIP N° 3503 ha sido declarado viable con fecha 23 de abril de 2015, siendo su Unidad Ejecutora el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Cabe indicar que el proyecto continúa siendo tramitado

[3] Ficha del proyecto: http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1407

bajo la normativa del Sistema Nacional de Inversión Pública, cuya Directiva Nº 001-2011-EF/68.01, Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública, aprobada por Resolución Directoral N° 003-2011-EF-68.01, en su artículo 9 literal f) establece que las unidades formuladoras de los proyectos de inversión pública tienen la función de verificar que se cuenta con el saneamiento físico legal correspondiente o con los arreglos institucionales respectivos para la implementación del PIP, cuando corresponda, a efectos de asegurar su sostenibilidad.

Mediante la Resolución Ministerial N° 513-2015-MTC/01.02, el MTC otorgó facultades a la Dirección General de Transporte Acuático para elaborar los estudios definitivos, expedientes técnicos u otro documento equivalente del PIP "Rehabilitación del Terminal Portuario Pucallpa" o supervisar su elaboración, cuando no sea realizado directamente; así como, para ejecutar el citado PIP y realizar la evaluación ex post del mismo. A la fecha, se encuentra en etapa de inversión y se ha dado inicio a la elaboración del expediente técnico del proyecto.

El diagnóstico que sustenta la realización del PIP identifica como problema central la existencia de condiciones ineficientes e inseguras del Terminal Portuario de Pucallpa para brindar el servicio a pasajeros y a la carga que llega, por lo que tiene como finalidad la adecuada provisión de servicios portuarios de naves, carga y pasajeros de larga distancia en la ciudad de Pucallpa y la mejora de las condiciones socio económicas de su población.

La ejecución del PIP optimizará el movimiento comercial creciente entre Pucallpa e Iquitos estimado en más de un millón de toneladas anuales, de acuerdo a los estudios que se realizaron en la etapa de factibilidad del proyecto. Asimismo, se constituirá en el nodo de conexión de productos de la costa que salen a la Amazonía y a los países vecinos de Brasil y Colombia.

En ese sentido, el proyecto permitirá el desarrollo socio - económico del Departamento Ucayali y su articulación con los demás ejes logísticos que viene promoviendo el MTC; asimismo, contribuirá a los objetivos de integración y desarrollo socio - económico regionales trazados por el COSIPLAN, especialmente al logro de las funciones estratégicas del Grupo 4 "Acceso a la Hidrovía del Ucayali" del "Eje del Amazonas", referidas a consolidar la vinculación e integración de la costa, sierra y selva del Perú y de nuestro país con el vecino país de Brasil, así como potenciar la interconexión de la zona centro oriental del continente con las cuencas del Pacífico y el Atlántico.

El Terminal Portuario de Pucallpa representa el principal medio de conexión del eje IIRSA Centro que conecta la costa del Pacífico con la Amazonía peruana y resulta esencial para la competitividad, desarrollo del país y la integración regional.

Por lo expuesto, esta obra de infraestructura portuaria es de gran envergadura y de interés nacional, toda vez que permitirá la prestación del servicio de transporte acuático, esencial para el desarrollo de las personas y el acceso a mejores condiciones de vida, a través del aseguramiento de servicios portuarios en la ciudad de Pucallpa, a efectos que se brinden de manera continua, con un estándar mínimo de calidad, con condiciones adecuadas de seguridad para la vida y salud de los pasajeros y, accesibles a la población; además, ayudará a reducir la brecha de infraestructura existente en el Departamento de Ucayali, brindará conectividad a las poblaciones alejadas con fines de inclusión social y permitirá la mejora económica de las poblaciones que se verán beneficiadas con la ejecución de dicha obra.

De otro lado, conforme se ha mencionado, el proyecto se realizará sobre los terrenos del ex - terminal Portuario y de las manzanas adyacentes. Al respecto, el Estudio de

8

Factibilidad determina que el área en la que se realizará el proyecto incluye el terreno del ex - Terminal Portuario de Pucallpa, los terrenos de la Dirección de Capitanías de Ucayali y los terrenos de propiedad de terceros; sin perjuicio de lo señalado, en el expediente técnico de la fase de inversión se realizará la identificación precisa del área del proyecto.

En consecuencia, a fin de garantizar la viabilidad de la ejecución del proyecto, así como asegurar el cumplimiento de los compromisos contractuales que el Estado Peruano asumirá con el concesionario del proyecto es necesaria la expropiación de las áreas de propiedad privada que se encuentren en su ámbito, para lo cual, conforme a lo dispuesto en el artículo 70 de la Constitución Política del Perú, se requiere contar con la Ley que declare de necesidad pública la realización del proyecto.

La declaración de necesidad pública de la ejecución de esta obra de infraestructura portuaria sustentará la adopción de las acciones necesarias para la adquisición y expropiación de inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de Interferencias y otras medidas, según el procedimiento estipulado en el Decreto Legislativo N° 1192.

III. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA

De acuerdo con el artículo 4 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, el citado Ministerio es competente de manera exclusiva en infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional. Asimismo, según el artículo 7 de la mencionada Ley, el MTC tiene entre sus funciones planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia.

Conforme con el artículo 18 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, el MTC es el órgano rector que define las políticas sectoriales y la normatividad general correspondiente para todas las actividades orientadas al transporte, las comunicaciones y el Sistema Portuario Nacional. De acuerdo con lo establecido en el artículo 19 de la mencionada Ley, la Autoridad Portuaria Nacional es el organismo adscrito al MTC encargado del Sistema Portuario Nacional, tiene entre otras funciones, elaborar y proponer los planes de inversión pública y las convocatorias a la inversión privada en materia de desarrollo portuario.

El artículo 3 de la citada Ley establece que el Estado fomenta, regula y supervisa, a través de los organismos competentes, las actividades y los servicios portuarios, con sujeción a los lineamientos de política portuaria. Su artículo 4 dispone que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario es un documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional, cuyo objetivo es orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional; los actos administrativos, autorizaciones, proyectos, actividades, inversiones y la celebración de contratos en general deberán tener concordancia con los lineamientos y estrategias básicas señaladas en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario aprobado por el Decreto Supremo N° 009-2012-MTC contiene el Plan Maestro de Terminal Portuario de Pucallpa según el cual las necesidades de infraestructura y equipamiento Portuario sustentan la ejecución de un nuevo Terminal Portuario en la ciudad de Pucallpa.

La Constitución Política del Perú señala en el artículo 70, entre otros, que a nadie puede privarse de su propiedad sino exclusivamente, por causa de seguridad nacional o

9

necesidad pública, declarada por ley y, previo pago en efectivo de la indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio.

El Decreto Legislativo N° 1192, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura establece en el artículo 25 que al expedirse una Ley Autoritativa de expropiación debe señalarse la razón de necesidad pública o seguridad nacional que justifique la expropiación.

Por esta razón, es necesaria la aprobación del proyecto de Ley que declara de necesidad pública la ejecución del proyecto de Infraestructura portuaria "Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa", ubicado en el distrito de Callería, provincia de Coronel Portillo, Departamento de Ucayali, y autoriza la expropiación de los bienes inmuebles necesarios para la ejecución de dicho proyecto, garantizando así la viabilidad y sostenibilidad del mismo, de conformidad con lo establecido en la Constitución Política del Perú y el Decreto Legislativo N° 1192, con relación al procedimiento de expropiación. Para tal fin, se deberá considerar como sujeto activo de las expropiaciones al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La implementación de la norma que se propone será cubierta con el presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por lo que no irrogará gastos adicionales al Tesoro Público; por el contrario, su aprobación permitirá solucionar el problema actual de condiciones ineficientes e inseguras del Terminal Portuario de Pucallpa y desarrollar una adecuada provisión de servicios portuarios de naves, carga y pasajeros en dicha ciudad, mejorando la economía de la Amazonía y de nuestro país, debido a que optimizará el movimiento comercial que existe entre la costa y centro del Perú con las principales ciudades de la Amazonía como Pucallpa, Iquitos y Yurimaguas, entre otras.

De acuerdo a los estudios que se realizaron en la etapa de factibilidad del proyecto, optimizará el movimiento comercial creciente entre Pucallpa e Iquitos estimado en más de un millón de toneladas anuales.

Asimismo, el proyecto contribuirá en la integración e intercambio comercial del Perú con los demás países miembros de la UNASUR, especialmente con Brasil, el cual junto con el Perú tienen a su cargo los proyectos del Grupo 4 "Acceso a la Hidrovía del Ucayali" del "Eje del Amazonas" de la cartera de Proyectos del COSIPLAN, los cuales buscan consolidar la vinculación e integración de la costa, sierra y selva del Perú y de éste con el Brasil, así como potenciar la interconexión de la zona centro oriental del continente con las cuencas del Pacífico y el Atlántico.

En ese sentido, el desarrollo del proyecto permitirá no solo que los servicios portuarios en la ciudad de Pucallpa se presten de manera continua, con un estándar mínimo de calidad, con condiciones adecuadas de seguridad para la vida y salud de los pasajeros y para los distintos trabajadores vinculados a los servicios portuarios, sino que también generará mejor conectividad e integración del territorio nacional y regional, potenciando el desarrollo socioeconómico del Departamento de Ucayali, contribuyendo así a la mejora de los niveles de vida de la población local, regional y nacional, lo cual implica una alta rentabilidad social, beneficiando directamente a 477,616 personas e indirectamente a 1,2 millones de personas.

ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente Proyecto de Ley constituirá la Ley autoritativa que sustentará la expropiación de bienes de propiedad privada, conforme al artículo 70° de la Constitución Política del Perú y al artículo 25º del Decreto Legislativo N° 1192 "Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles, transferencia de inmuebles de propiedad del Estado, liberación de interferencias y dicta otras medidas para la ejecución de obras de infraestructura", para la ejecución del proyecto de infraestructura portuaria "Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa", ubicado en el distrito de Callería, provincia de Coronel Portillo, Departamento de Ucayali.

El Proyecto de Ley no implica la modificación o derogación de ninguna norma del ordenamiento jurídico vigente.