



CONGRESO DE LA REPUBLICA  
 ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO  
 16 MAR 2018  
**RECIBIDO**  
 Firma: \_\_\_\_\_ Hora: 3:46 p.m.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades Para Hombrres y Mujeres"  
 "Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

Proyecto de Ley N° 2589/2017-CR

El Grupo Parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del Congresista de la República Israel Tito Lazo Julca, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y conforme al artículo 75 y 76 del Reglamento del Congreso, propone el siguiente proyecto de ley:

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ**

**Artículo Único.- Objeto de la Ley**

Declárese de necesidad pública y de prioritario interés nacional:

- a) La construcción e implementación del "Canal Logístico del Centro del Perú" que comprende un puerto seco en la Provincia de la Oroya, y la modernización del Ferrocarril Central Andino, con la finalidad de aumentar la competitividad del país mediante la comercialización internacional de grandes volúmenes de productos, promover el desarrollo de transporte de carga de la sierra y selva central directamente al puerto del Callao, sin afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas, así como el medio ambiente.
- b) La viabilidad de los mecanismos de financiamiento público, de inversión privada, de asociación público privada, de cooperación internacional.
- c) La cooperación y coordinación de la celebración de convenios para la materialización de los fines de la presente Ley

CONGRESO DE LA REPUBLICA  
 COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
 21 MAR 2018  
**RECIBIDO**  
 Firma: \_\_\_\_\_ Hora: 12:30 p.m.

*Victor Alberto*



**ISRAEL LAZO JULCA**  
 Congresista de la República

*[Signature]*  
*SPINOSA*

*[Signature]*  
**MARTORELL**

*[Signature]*

**Daniel Salaverry Villa**  
 Portavoz  
 Grupo Parlamentario Fuerza Popular

Despacho Congresal: Fernando Belaunde T.  
 Jirón. Huallaga 358 Of.406, Lima Telf.: 311-7240  
 e-mail: [lazo@congreso.gob.pe](mailto:lazo@congreso.gob.pe)  
 Sitio Web: <http://www.congreso.gob.pe/congresista/2016/lazo.htm>

[www.congreso.gob.pe](http://www.congreso.gob.pe)

*[Signature]*  
*Luzma Santos*

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 20 de MARZO del 2018

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 2509 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión(es) de

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

JOSÉ ABANTO VALDIVIESO  
DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO  
Encargado de la Oficina Mayor  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
Es copia fiel del original

21 MAR 2018  
POLIDORO CHANAME ROBLES  
Fedatario

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

EL Perú ha empezado a mirar con optimismo este tipo de Canales Logísticos y prueba de ello es la reciente aprobación del proyecto de Ley 716/2016-CR que declara la necesidad pública y de preferente interés nacional la creación del primer puerto seco en la provincia de Chucuito departamento de Puno, conocido nuestro país por la diversidad de sus pisos ecológicos y su potencial de diversos productos de consumo y materias primas que se encuentran a más de 2500 m.s.m.m.

La región centro o conocido como la Gran Macro Región Centro, es para el Perú una gran dotación de recursos para el exigente mercado internacional y asimismo para de los principales mercados internos, productos que solo en exportación tiene una participación de 53.6% en exportaciones nacionales según Perúcamaras correspondiente a la región centro; y para el mercado interno un promedio de 5,500 toneladas en productos tradicionales y no tradicionales que llegan a ingresar por día.

Teniendo como base este gran movimiento de productos es necesario la creación de un puerto seco ¿y porqué?

El puerto seco es reconocido en el mundo debido a ser unos de los sistemas logísticos con mayor eficacia, alejado de los puertos costeros, atiende las necesidades de la población dedicado al transporte de volúmenes grandes con una agilidad de ingreso y salida de mercadería que desarrolla la mayor de las ventajas logísticas, ambientales y económicas de las regiones en las que se desenvuelve, la creación de este puerto con el ya existente ferrocarril central haría de este Canal Logístico para el Centro del Perú un polo de desarrollo y de bienestar no solo para Junín.

La historia muestra que la actividad portuaria ha tenido mucho que ver con el desarrollo de las sociedades, cual si fuera un engranaje, el impulso de las zonas comerciales (Complejo técnico) desencadena aún más un turismo especializado, que valora la arquitectura modernista y urbanista y la evolución de un patrimonio industrial digno, más si el hombre desafía la naturaleza.

La región Junín cuenta con uno de las pocas vías férreas que en la actualidad se mantienen en operación, el ferrocarril central andino, con una extensión de 535 kilómetros atraviesa la cordillera de los andes y data de la segunda mitad del siglo XIX, esta vía que en la actualidad está en funcionamiento, pero que no llega a su capacidad para la cual se diseñó; anualmente moviliza 3 millones de toneladas anuales, cifra efímera teniendo en cuenta su diseño; asimismo un informe de Ferrovías Central Andina, menciona que la capacidad real de este transporte es de 40 millones de toneladas anuales, esto si el estado impulsa la modernización del ferrocarril central.

Debemos de tener en consideración que este transporte no ha tenido mayor modernización desde su puesta en funcionamiento; al día de hoy no deja de ser un transporte que en el paso de los años no ha perdido su eficacia y eficiencia.

La apertura y exigencia de los mercados internacionales en estos últimos años han colapsado del flujo de la carretera central, debido a que en este se transporta diariamente miles de toneladas como se menciona líneas arriba, las mencionadas cargas pesadas entre minerales y productos de primera necesidad que se saca de la región centro, están en un 100% en su estado primario es decir, materias primas; que son transportadas del campo a la ciudad de Lima y de este al puerto del Callao en condiciones paupérrimas, siendo la distancia, el caos vehicular y los fenómenos climatológicos los principales factores que maltratan a los productos, teniendo como consecuencia la pérdida real del costo del producto.

La puesta y funcionamiento del puerto seco en la región Junín, más la modernización del ferrocarril central andino, propiciaría en el tiempo el cumplimiento de la Ley N° 27783 “Ley de Bases de la descentralización”; conoedores de las deficiencias la carretera central, este proyecto impulsaría a la región centro del Perú a una nueva etapa de apogeo e industrialización<sup>1</sup>; así como apertura de nuevos mercados en las zonas alegadas como son las de nuestra amazonia.

¿Y porque crearlo en la Oroya?, la Oroya es punto de los andes en el cual convergen diversas vías, que son usadas en la actualidad de traslado de mercaderías provenientes de los departamentos de Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Huánuco y Junín propiamente, entre sus principales ventajas de su construcción del puerto seco se encuentran:

- Reducción del tráfico de la Carretera Central.
- Reducción de tiempo en trasladar productos al puerto de embarque.
- Disminución en el costo de transporte (Flete).
- Apuesta de inversionistas nacionales e internacionales.
- Mejoras condiciones de transporte en la ciudad de Lima.
- El ferrocarril central está vigente, disminuye el costo de construcción del puerto seco y agiliza su funcionamiento.
- Promueve las exportaciones e importaciones.
- Apertura de mercados nuevos.
- Precio justos para los agricultores.
- Certificaciones más accesibles.

---

<sup>1</sup> Gobitz Víctor, presidente del Instituto de Ingenieros de Minas del Perú, opinión puerto seco.

- Creación de aduana al Interior del país.



Fuente MTC

Como se muestra en el mapa, la ubicación estratégica de la ciudad de la Oroya a 3,750 msnm. Es propicia para el desarrollo del puerto seco, pues las vías nacionales convergen rumbo a la ciudad de Lima.

## II. Anteriores propuestas de modernización para la región Junín

Nuestra propuesta de modernización del transporte para la región Junín no es reciente; autoridades propusieron el 2006 la modernización de la infraestructura vial ferroviaria y construcción del nuevo túnel trasandino en el ferrocarril central<sup>2</sup>, el Congreso de la República aunándose a esta iniciativa promulga el proyecto de ley 614/2011-CR donde propone declarar de necesidad pública y de preferente interés nacional la elaboración y ejecución del proyecto "Túnel Trasandino del Centro que tiene por objetivo mejorar la competitividad y coadyuvar al desarrollo de los departamentos de Lima, Junín, Pasco, Huánuco, Ucayali, Huancavelica, Ayacucho y Apurímac" el mencionado proyecto menciona siete departamentos que son beneficiarios directamente con la puesta de esta obra, ¿y cómo? Con la modernización del transporte intermodal a la región centro, que en cálculos de ferrovías el tiempo de viaje se acortaría a cuatro horas.

Asimismo en esta línea el 2015 se presenta el proyecto de Ley 5138, proyecto que busca la implementación del canal logístico en el centro del Perú, dicho proyecto busca la construcción de un puerto seco en la provincia de Jauja, región Junín y otra en el

<sup>2</sup> Proyecto. Ferrovías Central Andina 2006-Lima-Perú

03  
1

mercado de abastos de Santa Anita-Lima, adicionalmente la ampliación del ramal del ferrocarril central<sup>3</sup>. Este proyecto al 19/02/2016 paso a Comisión de transporte y Comunicaciones.

El puerto seco no es una creación de nuestro país, pues han sido impulsados por diversos países con resultados muy favorables en el desarrollo de sus sociedades.

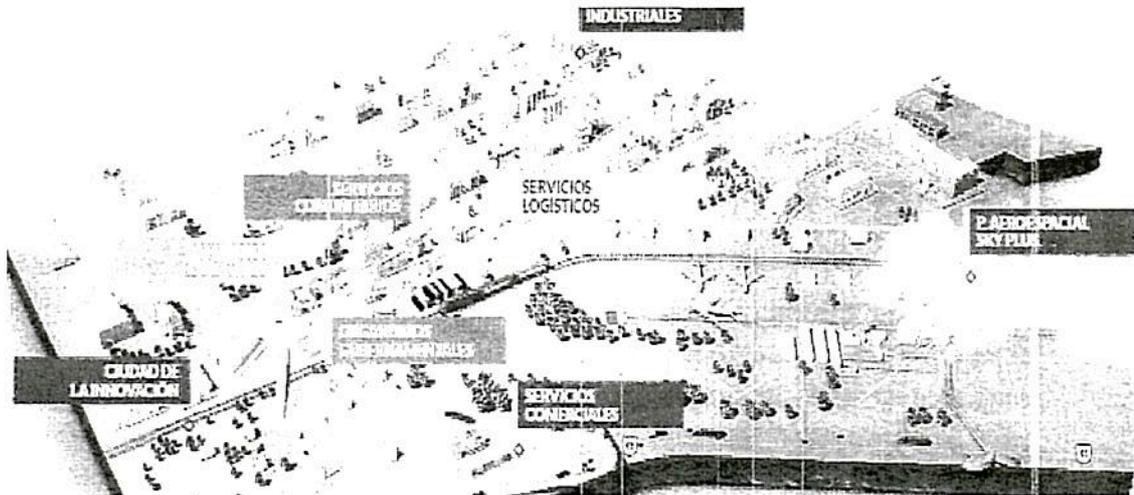
### III. EXPERIENCIAS EN OTROS PAÍSES

#### México.

El estado de Guanajuato conocido por ser la cuna de independencia de Mexicana, paso a ser una vez más el año 1997, un polo de desarrollo en el país de Mexico, debido a la construcción de la primera plataforma Logística, posterior mente se implementaría los parques industriales.

Con una superficie de mil 200 hectáreas, albergaban a diversas empresas nacionales y extranjeras dándole una fluidez económica al referido estado y sus cercanías.

El Puerto seco de Guanajuato cuenta con un terminal especializado de carga ferroviaria, Aeropuerto Aduana Interior, parque industriales, zonas educativas y de capacitación, centro de servicios comunitarios y conectividad de carreteras<sup>4</sup>.



Fuente GTO "puerto Interior México"

<sup>3</sup> Proyecto de Ley 5135/2015-CR que declara de necesidad publica y prioritario interés nacional la construcción del canal logístico

<sup>4</sup> Puerto interior de Guanajuato "logística de como clave del desarrollo" El Financiero-2017.

El puerto interior de México, “busca potencializar los servicios y de innovación que incluya hoteles, centros corporativos y de investigación para atender las necesidades del personal de las empresas instaladas en GPI, así como para impulsar el desarrollo de tecnología de punta según OGPI”.

#### Argentina.

El puerto seco IDITS<sup>5</sup> localizado en el distrito de las tortuguitas del departamento de Godoy Cruz, en la provincia de Mendoza Argentina, es otro de los puertos logísticos debido al corredor bioceánico Central, que integra conjuntamente con otros proyectos, una red de infraestructura y servicios complementarios al sector logístico, comercio exterior, transporte y productivo, con una extensión de 12 hectáreas, entre sus servicios se detallan las siguientes características:

- Atención 365 días del año.
- Atención *continua de la Aduana de Mendoza*
- Atención *permanente de S.E.N.A.S.A.*
- Ingreso informático de cargas al sistema Malvinas
- Trazabilidad de cargas en el predio a través de sistema informático propio
- *Estiba y desestiba de Cargas/ Servicios de apoyo*
- *Almacenamiento cerrado*
- *Rampas de verificación*
- *Re embalaje/ División de bultos/ Control Pesaje de cargas*
- *Consolidación/ Desconsolidación de contenedores*
- *Servicio de grúa: movimiento, carga y descarga de contenedores*
- *Servicio de provisión de energía para camiones refrigerados*
- *Servicio de alquiler de oficinas para despachantes de aduana y empresas de transporte*
- Seguridad privada y de policía de Mendoza

A diferencia de México en este puerto logístico, el transporte de mercadería se hace íntegramente con camiones.

#### España.

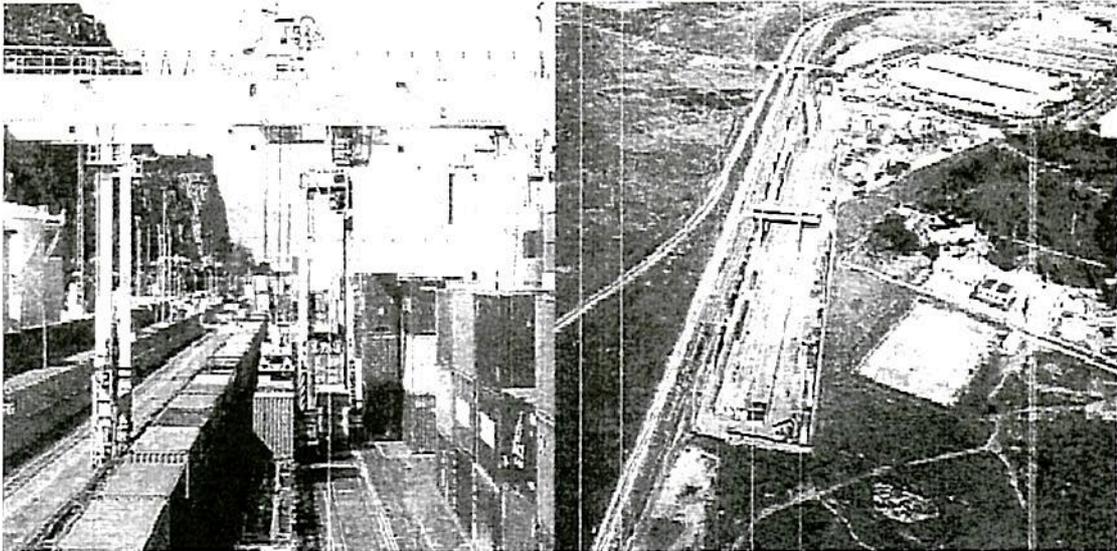
Puerto seco de Madrid e otro de los sistemas logísticos Intermodales, inicia sus funciones en el año 2000, conectando, Madrid con el Centro peninsular y con los cuatro primeros puertos españoles: Algeciras, Bilbao, Barcelona y Valencia. Dentro de los objetivos del puerto seco de Madrid es “eliminar fronteras y dificultades del libre tránsito de mercadería que entran y salen de Madrid”.

Como lo describe el éxito de este puerto logístico se debe a una herramienta eficiente, fiable y que contribuye a la sostenibilidad del transporte de mercaderías y al resto de nuestro medio ambiente, EL FERROCARRIL<sup>6</sup>. Brindando servicios como:

<sup>5</sup> [www.idits.org.ar/micro-puerto-seco/contenido/143/puerto-seco-idits-mendoza-1410975641](http://www.idits.org.ar/micro-puerto-seco/contenido/143/puerto-seco-idits-mendoza-1410975641)

<sup>6</sup> <http://www.puertoseco.com/esp%C3%B1ol/cartadebienvenida2.html>

- Información a clientes on-line.
- Gestiones documentales.
- Carga y descarga de unidades intermodales.
- Servicio de aduanas.
- Depósito de contenedores frigoríficos.
- Limpieza de contenedores por alta presión.
- Grúas móviles de 45 Tm alturas y cargas



Fuente: foto web puerto de Madrid

## EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa es puramente declarativa por lo que no modifica ni deroga norma alguna que se encuentre dentro de nuestra legislación.

## ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no implica, por sí, mayor gasto para el erario nacional, por el contrario, conlleva al cumplimiento de las políticas de estado y el alcance de los Acuerdos Nacionales en materia de Competitividad del País.