



"AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL"

Callao, 12 SEP 2018



Oficio N° 128 -2018-GRC/GR

Señor Congresista
Roy Ventura Ángel
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre 3er Piso, Plaza Bolívar
Lima 1
Presente.-

Asunto: Oficio N°1187-2017-2018-CTC/CR

De mi mayor consideración:

Es particularmente grato dirigirme a usted, con la finalidad de dar respuesta al documento de la referencia, manifestando lo siguiente:

La Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, remite al Gobierno Regional del Callao, el Proyecto de Ley N°2589/2017-CR, "Ley que declara de Necesidad Pública y Prioritario Interés Nacional la Construcción del Canal Logístico del Centro del Perú," cuyo Objeto conforme se establece en su Artículo Único es:



- d) "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.
- e) La viabilidad de los mecanismos de financiamiento público, de inversión privada, de asociación público privada, de cooperación internacional.
- f) La cooperación y coordinación de la celebración de convenios para la materialización de los fines de la presente Ley."



Al respecto, se tiene que cuando nos referimos al interés nacional, si bien es cierto, constituye un concepto jurídicamente indeterminado, el término guarda relación más bien con el interés común y no tanto con el interés del Estado en sí mismo; por su lado, las necesidades públicas, son en líneas generales las demandas de la población que al ser atendidas por el gobierno, necesariamente requieren de inversión de recursos.

En este orden de ideas, se precisa que por ejemplo, el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, a través de la Dirección General de Desarrollo y Ordenamiento Jurídico en el Informe N°036-2013-JUS/DNAJ, de 10 de abril de 2013, absolvió una consulta realizada por la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización del Congreso de la República, sobre la naturaleza jurídica e implicancias de las normas consideradas "declaraciones de necesidad pública e interés nacional", señalando entre otros extremos que: "...se colige que en aquellos dispositivos normativos en los que se incluyan las nociones jurídicas necesidad pública e interés nacional, se generan, en la mayoría de casos, una serie de efectos de

los cuales se vislumbra que el Estado debe cumplir una serie de obligaciones que devienen en resultados cuantitativos y cualitativos.....bajo tal orden de ideas, la inclusión de las categorías necesidad pública y/o interés nacional en una propuesta normativa no debería emanar de una actuación arbitraria, sino, por el contrario, de una actuación debidamente amparada en criterios técnicos y jurídicos que deberán quedar plasmados en la respectiva exposición de motivos”.

En esta misma línea, el Decreto Supremo N°004-2013-PCM, que aprueba la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, considera entre otras finalidades la de promover en nuestro país una Administración Pública eficiente, enfocada en resultados y que rinda cuentas a la ciudadanía, y que comprende en su ámbito de aplicación no solo al Poder Ejecutivo, sino a los Gobiernos Regionales, Locales, mancomunidades municipales y Organismos a los que la Constitución Política del Perú y las normas correspondientes confieren autonomía; en suma, se requeriría de un sistema eficiente de planeamiento y articulación tanto a nivel de infraestructura, que propenda un Estado Moderno al servicio de las personas.

Por su parte, la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional del Callao, ha emitido opinión en el sentido, que las normas de carácter declarativo no contribuirían a la solución de la problemática de la logística y del transporte en el país, y que el alcance de las normas nacionales, deben ser de alcance nacional; razón por la que consideran que el proyecto de Ley N°2589-2017-CR, no contribuiría a la solución de la problemática de la logística y el transporte a nivel nacional, opinión que sustenta con el documento titulado “Articulación institucional para el desarrollo de las Cadenas de Suministro y del Transporte Ferroviario que contribuyan a la mejora de la competitividad del País”.

En el documento antes mencionado, se expresa que existen antecedentes normativos de carácter declarativo que han quedado debidamente redactadas y publicadas, siendo el caso de las leyes N°29063 (Ley que declara de interés y necesidad pública la ejecución y conclusión de diversas obras de infraestructura en coordinación con los Gobiernos Regionales); N°29373 (Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la extensión del Ferrocarril Central interconexión Huancavelica-Ayacucho-Apurímac-Cuzco); N°29613 (Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry-Leoncio Prado-Frontera Perú-Brasil (FERRIPEB); N°29027 (Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la ferrovía transcontinental “Brasil- Perú” Atlántico-Pacífico (FETAB)”, cuyos resultados no se han producido en pro del desarrollo del sistema ferroviario; sin embargo, indica que por ello se requeriría de la institucionalización de una articulación sistémica entre instituciones (Congresos, Gobiernos Subnacionales), con la finalidad de optimizarse la cadena productiva en los niveles estratégicos, de gestión y operativos, orientados a la solución de problemas generales de la sociedad.

Esta misma área indica que en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte Plan de Mediano y Largo Plazo elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Banco Interamericano de Desarrollo, se ha definido el Sistema Logístico Peruano, compuesto por cuatro cuencas logísticas: *el Macro Ámbito Logístico Norte-Oeste*, que comprende el eje logístico Paita-Piura, en el que también se realiza actividades de intercambio transfronterizo por Tumbes; *Macro Ámbito Logístico Norte-Oriente*, que tiene como Nodo Principal Chiclayo y como Nodos secundarios: Trujillo, Yurimaguas, Iquitos; *Macro Ámbito Logístico Centro (Sierra-Lima)*, que tienen como Nodo Principal Lima-Callao, comprende la actividad de Lima-Callao y la actividad de la Sierra-Centro, con los Nodos Secundarios Pucallpa, Huánuco, Junín, Huancayo; indicando que ese es el nodo de mayor preponderancia en el contexto logístico nacional, que organiza la actividad de distribución hacia el sur y hacia el norte del país, y actúa como nodo de distribución capilar hacia la sierra central del país, además está consolidado con una infraestructura portuaria, por lo que es considerado como un hub (centro de conexión) secundario en el Pacífico; *Macro Ámbito Logístico Sur*, que tiene el nodo principal en Arequipa y como nodos secundarios los que se encuentran ubicados en Cuzco, Juliaca, Puno y Tacna.

Entre sus recomendaciones, plantea el Modelo Conceptual para la formulación de normas orientadas a resolver los problemas generales de la sociedad, que deben ser de conocimiento de



las Instituciones Legislativas y de las Instituciones Ejecutivas en sus diversos niveles de gobierno, debiendo éstas últimas determinar la pertinencia de las alternativas de solución de la problemática en cuestión; las instituciones Financieras deben determinar el financiamiento y el modelo de gestión, las Instituciones Legislativas con la información e la sociedad de los problemas generales, junto con la demás información, se tendría lo suficiente para que las instituciones Legislativas formulen con eficacia las normas que se encuentren orientadas a la solución de los problemas de nuestra sociedad, las que deberían contener mecanismos de vinculación y obligatorio cumplimiento.

La Gerencia Regional de Recursos Naturales y Gestión del Medio Ambiente, ha indicado que el proyecto de Ley N°2589/2017-CR, constituye una iniciativa de carácter declarativo que no modifica, ni deroga norma alguna y expresa la voluntad de impulsar la construcción del canal logístico del centro del Perú, la misma que deberá contar con el Estudio de Impacto Ambiental, aprobado por la autoridad competente; precisando que la descripción del canal logístico es muy general y hace referencia a un corredor utilizando el ferrocarril central desde el Puerto del Callao hasta La Oroya en el ámbito de competencia del Gobierno Regional de Junín, lugar donde se ubicaría el puerto seco, para transportar mercaderías desde y hacia los departamentos de Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Huánuco y Junín, y que según el proyecto en cuestión ello produciría la reducción del tráfico de la Carretera Central, aprovechando el Ferrocarril Central, lo cual, disminuiría el costo de construcción del puerto seco, agilizando su funcionamiento; que, desde un punto de vista ambiental, indica que puede establecerse que al reemplazar el transporte de mercaderías en camiones por trenes, en una vía congestionada como la Carretera Central, significaría la eliminación de la fuente de emisiones de gases de combustión de petróleo diésel y consecuentemente mejoraría la calidad de aires, cuyos beneficios también alcanzarían a la Provincia Constitucional del Callao; no obstante, precisa que no le compete al Gobierno Regional del Callao la evaluación ambiental de una iniciativa como la que propone el proyecto de ley, al no encontrarse dentro de sus competencias.

Las áreas competentes antes indicadas, han emitido sus informes técnicos conforme a las competencias previstas en el Nuevo Texto Único Ordenado del Reglamento de Organización y Funciones del Gobierno Regional del Callao; sin embargo, es necesario precisarse que en cuanto a los efectos que una ley declarativa posee, y siendo consecuentes con la línea jurisprudencial trazada por el Tribunal Constitucional del Perú, es que en general, las leyes tienen efectos independientemente de si son inmediatos o mediatos; lo que como se sabe queda sentado en el artículo 109° de la Carta Magna, cuando dice que: *“La ley es obligatoria desde el día siguiente de su publicación en el diario oficial, salvo disposición contraria de la misma ley que posterga su vigencia en todo o en parte”*; de modo que, las normas declarativas, si bien poseen una característica especial, que es la de necesitar de actos posteriores para que sus finalidades y objetivos se vean cumplidos; cierto es, que dichas normas definitivamente generan efectos inmediatos.

Finalmente, el proyecto de ley remitido, contempla también la experiencia en otros países sobre los puertos secos, como por ejemplo en países como México y Argentina; sin embargo, creemos que de ser el caso, su impulso y concretización, debería obedecer a una adecuada articulación intergubernamental e intersectorial, bajo los parámetros de un eficiente sistema de planeamiento, teniendo como parámetro la Constitución Política del Perú, así como la normatividad pertinente.

Por ello, consideramos, que el Proyecto de Ley presentado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República del Perú que usted preside, tenga a bien considerar lo expuesto por el Gobierno Regional del Callao en el presente documento, para los fines correspondientes.

Sin otro particular, quedo de Usted.

Atentamente.

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

FELIX MORENO CABALLERO
GOBERNADOR

Lima, 02 de abril de 2018

OFICIO N° 1187 - 2017 - 2018-CTC/CR

Señor
FELIX MORENO CABALLERO
Gobernador Regional del Callao
Avenida Elmer Faucett N° 3970 N° 363
Callao

2018 FEB 4 AM 11 57
MAESA DE PARTES
RECIBIDO

Gobernador Regional
del Callao

007598

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo muy cordialmente y así mismo comunicarle que se ha recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley N° 2589/2017-CR "Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del canal logístico del centro del Perú" que adjunto al presente, solicitando a su despacho tenga a bien emitir opinión al respecto.

Es propicia la oportunidad, para expresarle los sentimientos de mi distinguida consideración y deferente estima.

Atentamente,


ROY VENTURA ÁNGEL
Presidente
Comisión de Transportes y Comunicaciones
Congreso de la República

RVA/zb

03
31

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO
Gerencia General Regional

PROCESO: SCR

FECHA: 05 SET 2018

Diligencia Firmada

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO
Gerencia General Regional



GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO
Gerencia General Regional

20 SEP 2018

7598

RECIBIDO

1049925

Hora: 4:20 p.m. Firma:

GERENCIA DE ASESORIA JURIDICA
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

142

INFORME N° 738-2018-GRC/GAJ

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO
Gerencia General Regional

05 SEP 2018

RECIBIDO

Hora: 2:37 p.m. Firma:

A

LIC. VICTOR ALIPIO SUELPRES JEREZ
Gerente General Regional

De

MAG. JORGE LINARES MUÑOZ
Gerente de Asesoría Jurídica.

Proyecto de Ley N°2589-2017-CR-Declara de Interés Nacional la
Construcción del Canal Logístico del Centro del Perú.

Ref. : Hoja de Ruta SGR-007598 (04/04/2018)

Fecha : Callao, 05 SET. 2018

Tengo el agrado de dirigirme a usted y extender el presente informe, en razón al documento de la referencia, con la finalidad de informar a vuestro despacho lo siguiente:

ANTECEDENTES.-

- Copia de la Hoja de Ruta SGR-007598, de fecha 04 de abril de 2018, que contiene el Oficio N°1187-2017-2018-CTC/CR, de fecha 02 de abril de 2018, remitido por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República al Gobernador Regional del Callao, comunicándole que ha recibido el Proyecto de Ley en mención: "Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del canal logístico del centro del Perú", solicitando opinión al respecto.
- Memorandum N°331-2018-GRC-GRTC, de fecha 09 de julio de 2018, emitido por la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones.
- Memorando N°332-2018-GRC/GRRNYGMA, de fecha 06 de agosto de 2018, emitido por la Gerencia Regional de Recursos Naturales y Gestión del Medio Ambiente.

BASE LEGAL.-

- Constitución Política del Perú de 1993.
- Ley N°27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Decreto Supremo N°004-2013-PCM, aprueba la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública.
- Nuevo Texto Único Ordenado del Reglamento de Organización y Funciones del Gobierno Regional del Callao.

ANALISIS.-

- 1) El Proyecto de Ley N°2589/2017-CR: "Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del canal logístico del centro del Perú", remitido al Gobernador Regional del Callao por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, del Congreso de la República, es envidado a la Gerencia Regional de Recursos Naturales y Gestión del Medio Ambiente, así como a la Gerencia



Regional de Transportes y Comunicaciones a través del Memorando Múltiple N°002-2018-GRC/GAJ, con el objeto que emitan los pronunciamiento respectivos.

- 2) A este respecto, y con a través del Memorandum N°331-2018-GRC-GRTC, de fecha 09 de julio de 2018 que hace suya la opinión técnica contenida en el Informe N°047-2018-GRC/GRTC-COMM, de fecha 09 de julio de 2018, la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional del Callao, informa que la opinión al respecto es las normas de carácter declarativo no contribuyen a la solución de la problemática de la logística y del transporte en el país, y que el alcance de las normas nacionales, deben ser de alcance nacional; razón por la que consideran que el proyecto de Ley N°2589-2017-CR, no contribuiría a la solución de la problemática de la logística y el transporte a nivel nacional, opinión que sustenta con el documento titulado "Articulación institucional para el desarrollo de las Cadenas de Suministro y del Transporte Ferroviario que contribuyan a la mejora de la competitividad del País".
- 3) En el documento antes mencionado, la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones, manifiesta que se tienen muchos antecedentes de normas de carácter declarativo que han quedado debidamente redactadas y publicadas, siendo el caso de las leyes N°29063 (Ley que declara de interés y necesidad pública la ejecución y conclusión de diversas obras de infraestructura en coordinación con los Gobiernos Regionales); N°29373 (Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la extensión del Ferrocarril Central interconexión Huancavelica-Ayacucho-Apurímac-Cuzco); N°29613 (Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú-Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry-Leoncio Prado-Frontera Perú-Brasil (FERRIPEB); N°29027 (Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la ferrovía transcontinental "Brasil-Perú" Atlántico-Pacífico (FETAB)", cuyos resultados no se han producido en pro del desarrollo del sistema ferroviario; requiriéndose por tanto la institucionalización de una articulación sistémica entre instituciones (Congresos, Gobiernos Subnacionales), con la finalidad de optimizarse la cadena productiva en los niveles estratégicos, de gestión y operativos, orientados a la solución de problemas generales de la sociedad.
- 4) Por otro lado, señalan que en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte Plan de Mediano y Largo Plazo elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Banco Interamericano de Desarrollo, se ha definido el Sistema Logístico Peruano, compuesto por cuatro cuencas logísticas: *el Macro Ámbito Logístico Norte-Oeste*, que comprende el eje logístico Paita-Piura, en el que también se realiza actividades de intercambio transfronterizo por Tumbes; *Macro Ámbito Logístico Norte-Oriente*, que tiene como Nodo Principal Chiclayo y como Nodos secundarios: Trujillo, Yurimaguas, Iquitos; *Macro Ámbito Logístico Centro (Sierra-Lima)*, que tienen como Nodo Principal Lima-Callao, comprende la actividad de Lima-Callao y la actividad de la Sierra-Centro, con los Nodos Secundarios Pucallpa. Huánuco, Junín, Huancayo; indicando que ese es el nodo de mayor preponderancia en el contexto logístico nacional, que organiza la actividad de distribución hacia el sur y hacia el norte del país, y actúa como nodo de distribución capilar hacia la sierra central del país, además está consolidado con una infraestructura portuaria, por lo que es considerado como un hub (centro de conexión) secundario en el Pacífico; *Macro Ámbito Logístico Sur*, que tiene el nodo principal en Arequipa y como nodos secundarios los que se encuentran ubicados en Cuzco, Juliaca, Puno y Tacna.
- 5) Asimismo, entre las recomendaciones, dicha Gerencia Regional plantea el Modelo Conceptual para la formulación de normas orientadas a resolver los problemas generales de la sociedad, que deben ser de conocimiento de las Instituciones Legislativas y de las Instituciones Ejecutivas en sus diversos niveles de gobierno, debiendo éstas últimas determinar la pertinencia de las alternativas de solución de la problemática en cuestión; las instituciones Financieras deben determinar el financiamiento y el modelo de gestión, las Instituciones Legislativas con la información e la sociedad de los problemas generales, junto con la demás información, se tendría lo suficiente para que las instituciones Legislativas formulen con eficacia las normas que se encuentren orientadas a la solución de los problemas de nuestra sociedad, las que deberían contener mecanismos de vinculación y obligatorio cumplimiento.



- 6) Por su parte la Gerencia Regional de Recursos Naturales y Gestión del Medio Ambiente, mediante Memorando N°332-2018/GRC/GRRNYGMA, de fecha 06 de agosto de 2018, quien haciendo suyo el Informe N°002-2018-GRC/GRRNGMA/VJTT/OYCV, de la misma fecha, informa que, el proyecto de Ley N°2589/2017-CR, constituye una iniciativa de carácter declarativo que no modifica, ni deroga norma alguna y expresa la voluntad de impulsar la construcción del canal logístico del centro del Perú, la misma que deberá contar con el Estudio de Impacto Ambiental, aprobado por la autoridad competente.
- 7) Informa también que la descripción del canal logístico es muy general y hace referencia a un corredor utilizando el ferrocarril central desde el Puerto del Callao hasta La Oroya en el ámbito de competencia del Gobierno Regional de Junín, lugar donde se ubicaría el puerto seco, para transportar mercaderías desde y hacia los departamentos de Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Huánuco y Junín, y que según el proyecto en cuestión ello produciría la reducción del tráfico de la Carretera Central, aprovechando el Ferrocarril Central, lo cual, disminuiría el costo de construcción del puerto seco, agilizando su funcionamiento; que, desde un punto de vista ambiental, indica que puede establecerse que al reemplazar el transporte de mercaderías en cambiones por trenes, en una vía congestionada como la Carretera Central, significaría la eliminación de la fuente de emisiones de gases de combustión de petróleo diésel y consecuentemente mejoraría la calidad de aires, cuyos beneficios también alcanzarían a la Provincia Constitucional del Callao; no obstante, precisa que no le compete al Gobierno Regional del Callao la evaluación ambiental de una iniciativa como la que propone el proyecto de ley, al no encontrarse dentro de sus competencias.
- 8) Al respecto, se tiene que de acuerdo al Objeto del proyecto de ley remitido al Gobierno Regional del Callao por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, considera como de necesidad pública y de prioritario interés nacional lo siguiente:
 - 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.”*
- 9) En este entendido, tenemos que cuando se habla del interés nacional, si bien es cierto, puede constituir un concepto jurídicamente indeterminado, el término guarda relación más bien con el interés común y no tanto con el interés del Estado en sí mismo; por su lado, las necesidades públicas, son en líneas generales las demandas de la población que al ser atendidas por un gobierno determinado, necesariamente requieren de inversión de recursos; para ello, es necesario que el Decreto Supremo N°004-2013-PCM, que aprueba la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, que tiene entre otras finalidades la de promover en nuestro país una Administración Pública eficiente, enfocada en resultados y que rinda cuentas a la ciudadanía, y que comprende en su ámbito de aplicación no solo al Poder Ejecutivo, sino a los Gobiernos Regionales, Locales, mancomunidades municipales y Organismos a los que la Constitución Política del Perú y las normas correspondientes confieren autonomía.
- 10) En este sentido, se requiere de un sistema eficiente de planeamiento y articulación tanto a nivel de infraestructura, que propenda un Estado Moderno al servicio de las personas, labor que evidentemente corresponde al Poder Legislativo.
- 11) Se indica también que, las áreas competentes han emitido sus informes técnicos conforme a las competencias previstas en el Nuevo Texto Único Ordenado del Reglamento de Organización y Funciones del Gobierno Regional del Callao; sin embargo, es necesario precisarse que en cuanto a los efectos que una ley declarativa tiene siendo consecuentes con la línea jurisprudencial trazada por el Tribunal Constitucional del Perú, es que en general, las leyes tienen efectos independientemente



de si son inmediatos o mediatos; lo que como se sabe queda sentado en el artículo 109° de la Carta Magna, cuando dice que: "La ley es obligatoria desde el día siguiente de su publicación en el diario oficial, salvo disposición contraria de la misma ley que posterga su vigencia en todo o en parte"; de modo que, las normas declarativas, si bien poseen una característica especial, que es la de necesitar de actos posteriores para que sus finalidades y objetivos se vean cumplidos; cierto es, que dichas normas definitivamente generan efectos inmediatos.

- 12) A mayor abundamiento, se tiene que el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, a través de la Dirección General de Desarrollo y Ordenamiento Jurídico en el Informe N°036-2013-JUS/DNAJ, de 10 de abril de 2013, absolvió una consulta realizada por la Comisión de Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización del Congreso de la República, sobre la naturaleza jurídica e implicancias de las normas consideradas "declaraciones de necesidad pública e interés nacional", señalando entre otros extremos que: "...se colige que en aquellos dispositivos normativos en los que se incluyan las nociones jurídicas necesidad pública e interés nacional, se generan, en la mayoría de casos, una serie de efectos de los cuales se vislumbra que el Estado debe cumplir una serie de obligaciones que devienen en resultados cuantitativos y cualitativos.....bajo tal orden de ideas, la inclusión de las categorías necesidad pública y/o interés nacional en una propuesta normativa no debería emanar de una actuación arbitraria, sino, por el contrario, de una actuación debidamente amparada en criterios técnicos y jurídicos que deberán quedar plasmados en la respectiva exposición de motivos".
- 13) Asimismo, el proyecto de ley remitido, contempla también la experiencia en otros países sobre los puertos secos, como por ejemplo en países como México y Argentina; sin embargo, creemos que de ser el caso, su impulso y concretización, debería obedecer a una adecuada articulación intergubernamental e intersectorial, bajo los parámetros de un eficiente sistema de planeamiento, teniendo como parámetro la Constitución Política del Perú, así como la normatividad pertinente.
- 14) En consecuencia en atención a los informes emitidos por la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones y la Gerencia Regional de Recursos Naturales y Gestión del Medio Ambiente; la Gerencia de Asesoría Jurídica, conviene con los fundamentos allí expuestos, siendo de la opinión que debe darse respuesta a la Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, del Congreso de la República del Perú, poniéndole en su conocimiento de la posición del Gobierno Regional del Callao con relación al Proyecto de Ley N°2589-2017-CR, Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del canal logístico del centro del Perú, para los fines correspondientes.

CONCLUSION.-

De acuerdo a los informes emitidos por la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones y la Gerencia Regional de Recursos Naturales y Gestión del Medio Ambiente; la Gerencia de Asesoría Jurídica, conviene con los fundamentos allí expuestos, siendo de la opinión que debe darse respuesta a la Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, del Congreso de la República del Perú, poniéndole en su conocimiento de la posición del Gobierno Regional del Callao con relación al Proyecto de Ley N°2589-2017-CR, Ley que declara de necesidad pública y prioritario interés nacional la construcción del canal logístico del centro del Perú, para los fines correspondientes.

Atentamente,

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO



Mg. JORGE LINARES MUÑOZ
GERENTE DE ASESORIA JURIDICA

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO
Gerente General Regional

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO
PASE A: OTD YA
PARA: Trámite Correo Postal
FECHA: _____ HORA: _____
GERENCIA GENERAL

27 SET 2018

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO
PASE A : la Gerencia General Regional
PARA: Su trámite correspondiente
Se Adj. Opinio N° 128-2017-GER-GR-Asesoría Jurídica
FECHA: 20 SEP 2018
SECRETARIA DEL CONSEJO REGIONAL

Vº