



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

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



Lima, 12 DIC. 2018

OFICIO N° **1130**-2018-MTC/01

28694



861
253617

Señor
WUILIAN ALFONSO MONTEROLA ABREGU
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
Congreso de la República
Presente.-

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 3306/2018-CR, "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la creación del puerto seco interregional del sur, ubicado en la región Apurímac".

Referencia: Oficio N° 0243-2018-2019/CTC-CR

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de referencia, mediante el cual su despacho solicita opinión respecto del Proyecto de Ley N° 3306/2018-CR, "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la creación del puerto seco interregional del sur, ubicado en la región Apurímac".

Al respecto, adjunto al presente para conocimiento y fines, el Informe N° 3541-2018-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, mediante el cual se emite opinión en relación a lo solicitado.

Es propicia la oportunidad para expresar a usted los sentimientos de mi consideración y estima.

Atentamente,


EDMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Oficina General de Asesoría Jurídica

Oficina de Coordinación Administrativa
SECRETARÍA GENERAL
 27 NOV 2018
 RECIBIDO EN LA FECHA
 HORA: 10:37
 FECHA:

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

INFORME N° 3541-2018-MTC/08

CARLOS ESTREMADOYRO MORY
Viceministro de Transportes

MTC
 Despacho Vice Ministerial de Transportes
 07 NOV. 2018
MESA DE PARTES
 EXP: E-253471-2018

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 3306/2018-CR "Ley que Declara de Necesidad Pública e Interés Nacional la Creación del Puerto Seco Interregional del Sur, ubicado en la Región Apurímac".

Referencia : a) Informe N° 087-2018-MTC/13
 b) Memorándum N° 1746-2018-MTC/09
 c) Informe N° 0325-2018-MTC/09.01
 d) Memorándum (M) N° 2155-2018-MTC/02.AL.AMGB
 e) Oficio N° 0243-2018-2019/CTC-CR
 (Hoja de Ruta N° E-253471-2018)

Fecha : 06 NOV. 2018

Por el presente me dirijo a usted, en relación al asunto a fin de informar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- 1.1 Con Oficio N° 0243-2018-2019/CTC-CR, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, solicita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 3306/2018-CR "Ley que Declara de Necesidad Pública e Interés Nacional la Creación del Puerto Seco Interregional del Sur, ubicado en la Región Apurímac", en adelante el proyecto de Ley.
- 1.2 Mediante Memorándum N° 1746-2018-MTC/09, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, remite el Informe N° 0325-2018-MTC/09.01 de la Oficina de Planeamiento, por el cual emite opinión sobre el proyecto de Ley.
- 1.3 Con Informe N° 087-2018-MTC/13, la Dirección General de Transporte Acuático emite opinión respecto al proyecto de Ley.

II. ANÁLISIS:

Estado del Proyecto de Ley

- 2.1 El proyecto de Ley, ha sido propuesto por el Congresista Dalmiro Feliciano Palomino Ortiz y otros, y se encuentra desde el 11 de setiembre de 2018, en evaluación por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, conforme se desprende del expediente virtual parlamentario visualizado en la página institucional del Congreso de la República.

Del Objeto del Proyecto de Ley

- 2.2 El proyecto de Ley tiene por objeto declarar 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.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Oficina General
de Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

- 2.3 De la exposición de motivos del proyecto de Ley, la iniciativa legal se fundamenta, entre otros aspectos, en que la creación de un Puerto Seco como un terminal intermodal de mercancías, 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 y bajo las mejores condiciones de interconexión con los puertos marítimos, con el futuro Terminal Portuario San Juan de Marcona o el Puerto del Callao, y también con el resto de las comunidades de lado oriental del continente principalmente los países de Brasil y Bolivia; y en ese marco se garantice el desarrollo exportador de la sierra centro del sur del País.

De la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en materia portuaria

- 2.4 De acuerdo a los artículos 4 y 5 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio (en adelante el MTC) es competente de manera exclusiva en las materias de infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional; asimismo, tiene como funciones rectoras formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno, así como dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, entre otras.

Asimismo, los numerales 1 y 3 del artículo 7 de la Ley citada, establecen que el MTC tiene como funciones específicas planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte acuático, así como los servicios portuarios y conexos, en el ámbito de su competencia; así como planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia.

- 2.5 La Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, y modificatorias, regula las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional, con la finalidad de promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que participan los puertos.

El artículo 3 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, señala que el Estado fomenta, regula y supervisa, a través de los organismos competentes, las actividades y los servicios portuarios, conforme a los lineamientos esenciales de la Política Portuaria Nacional.

El artículo 18 de la mencionada Ley, establece que el MTC es el órgano rector que define las políticas sectoriales y la normatividad general correspondiente para todas las actividades orientadas al transporte y el Sistema Portuario Nacional.





Asimismo, los artículos 19 y 24 de la Ley citada, establecen que la Autoridad Portuaria Nacional (APN), es el Organismo Público encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al MTC, y tiene entre sus atribuciones elaborar y proponer al MTC el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, compatible con objetivos y estrategias de desarrollo autosostenible; elaborar y proponer los planes de inversión pública y las convocatorias a la inversión privada en materia de desarrollo portuario; coordinar la integración de los terminales, infraestructura e instalaciones portuarias de iniciativa privada dentro del Sistema Portuario Nacional y fomentar su desarrollo; así como promover la inversión pública y privada en el Sistema Portuario Nacional, entre otros.

- 2.6 De acuerdo a las normas antes citadas, el MTC es el órgano rector en materia portuaria y define las políticas sectoriales y la normatividad general correspondiente para todas las actividades orientadas al transporte acuático y el Sistema Portuario Nacional.

De la Opinión Técnica al proyecto de Ley

- 2.7 La Oficina General de Planeamiento y Presupuesto a través del Memorandum N° 1746-2018-MTC/09, remite el Informe N° 0325-2018-MTC/09.01 de su Oficina de Planeamiento, mediante el cual formula observaciones al proyecto de Ley, señalando lo siguiente:

"En el sustento del Proyecto de Ley también se recurre al comportamiento de las exportaciones globales del país, haciendo referencia al sector agropecuario, en especial las frutas, que justamente no son los productos principales que se originan en el ámbito de la Zona de Apurímac, solo se consigna el "procesamiento del añís, la quinua procesada y los quesos madurados. Igualmente, la Región Ayacucho cuenta con un potencial para el cultivo de la palta hass, la quinua, el haba verde y la tara entre otras, como se puede colegir aun la Zona no tiene volúmenes de productos que requieran de un Puerto Seco".

"En la Información publicada por el Banco Central de Reserva del Perú (julio 2016), que tomando como fuente datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en especial aquello que define la evolución de la actividad productiva del departamento de Apurímac: La actividad agrícola se desarrolla en su mayoría con tecnología tradicional, en tanto en algunas zonas la tecnología media ha permitido mejorar los rendimientos y niveles de ingreso. La actividad comercial requiere mejorar la infraestructura vial intradepartamental, lo cual dificulta el intercambio y la rápida movilización de los productos agropecuarios desde la chacra hacia las ciudades centros de consumo. Como se puede apreciar la Zona de Apurímac aún tiene como tarea resolver problemáticas de accesibilidad que conciernen a las autoridades regionales y locales encargadas de resolver y mejorar la comunicación interna, dirigida a facilitar el intercambio de la producción con los centros de consumo interno, antes de orientarse a la exportación de volúmenes importantes".

"El Informe del BCR en cuanto a la minería, coincide con el sustento considerado en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, dirigidos fundamentalmente a resaltar el potencial minero de la Zona, haciendo referencia a los yacimiento minerales; destacan lo de la plata, hierro (cerca de las localidades 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" y sobre la cual el Informe del BCR señala que -la producción minera aportó el 10.4 % del valor agregado Bruto de Apurímac en el 2015, mayor frente al 4.8 % que presentó en 2014, siendo la actividad más importante en el 2015".





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Oficina General
de Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

"En concordancia con la situación y potencial de la Zona de Apurímac y el área de influencia identificada en Cusco y Ayacucho, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en sus planes de gestión y desarrollo, si considera la Conectividad de la Región Apurímac, no solo a través del modo por carretera, sino también por el modo ferroviario con el proyecto San Juan de Marcona - Andahuaylas y el Puerto de San Juan, actividades y proyectos que son concordantes con la actual y potencial minero de la Zona y sin descuidar los probables volúmenes de exportación de los otros sectores productivos".

"La Oficina de Planeamiento no concuerda con la propuesta de un Puerto Seco en la Zona de Apurímac, ya que no se registran los volúmenes y tipos de carga que justifiquen su implementación; considerar también lo establecido en el Decreto Legislativo N° 1430, que en caso se requiera la atención a productos de exportación, se crearan oficinas para hacer factible las operaciones aduaneras".

2.8 Por su parte, la Dirección General de Transporte Acuático, a través del Informe N° 087-2018-MTC/13, formula observaciones al proyecto de Ley, señalando lo siguiente:

"En el 2011, el MTC elaboró el estudio Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, en cooperación con el Banco Interamericano de Desarrollo, el cual identificó a los Puertos Secos como plataformas logísticas, en zonas interiores del territorio, donde se realizan operaciones de consolidación y desconsolidación de carga marítima, y tienen una relación formal con algún puerto. Este estudio propuso como parte del Plan de Mediano y Largo Plazo, la creación de un sistema de 18 plataformas logísticas y una red nacional de 55 de Truck Centers, donde uno de los cuales está ubicado en el departamento de Apurímac".

"El 07 de julio del 2018, se publicó la Ley N° 30809, Ley que modifica la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico; a través de esta Ley, se otorgó al MTC las competencias normativas, de planificación, de gestión, de fiscalización y de evaluación de las Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte. Actualmente, el MTC viene elaborando del Reglamento de Plataformas Logísticas, el cual determinará las características, procedimientos y requisitos que deberán cumplir las plataformas logísticas; con el propósito de optimizar el funcionamiento integral del sistema de transporte y logística".

"Sin perjuicio de la publicación de este Reglamento, es importante señalar que una plataforma logística debe cumplir con ciertos requisitos mínimos que garanticen su viabilidad y sostenibilidad en el tiempo, los cuales son los siguientes:

- Actuar como un nodo logístico que se integra a la red de transporte, y contribuye al ordenamiento territorial, optimizando la conectividad e integración entre los centros de producción y consumo o comercio del área de influencia, en términos de costo y tiempo.
- Estar ubicada estratégicamente y soportarse en infraestructuras de transporte, para asegurar su accesibilidad y propiciar la transferencia modal de transporte, utilizando las ventajas de cada modo, y así dar respuesta a la necesidad actual y futura del mercado interno o del comercio exterior.
- Contar con servicios básicos para su funcionamiento como agua y saneamiento, energía, y comunicaciones.
- Tener una gestión integrada enfocada al usuario, donde se busque la eficiencia, seguridad y calidad de la infraestructura y los servicios que se brindan dentro de ella".





"En base a lo expuesto, el Proyecto de Ley y su correspondiente Exposición de Motivos, se encuentran alineados a los objetivos del sector relacionados a la disminución de los costos logísticos y al fomento del transporte intermodal, a través del desarrollo de plataformas logísticas, que tienen como una de sus principales características la creación de espacios adecuados para la interconexión de diferentes modos de transporte y para la transferencia de carga de un modo a otro. También concuerda con que esta plataforma logística debe estar ubicada estratégicamente y soportarse en las infraestructuras de transporte como el futuro Ferrocarril Andahuaylas - Marcona y el Terminal Portuario de San Juan de Marcona o el Puerto del Callao".

"Sin embargo, es importante que la declaración de necesidad pública e interés nacional de la creación de un puerto seco interregional del sur identifique una ubicación más precisa de esta infraestructura logística, con el fin de que esta normativa genere el marco adecuado para la implementación de la misma de manera concreta, como por ejemplo, disponibilidad de terrenos, accesibilidad, dotación de servicios básicos, entre otros".

"Igualmente, la determinación de la viabilidad de un Puerto Seco en el departamento de Apurímac, debe ser resultado de un análisis técnico y económico previo, enmarcado en los lineamientos, procedimientos y requisitos que se establecerán en el Reglamento de Plataformas Logísticas, y con base a las necesidades actuales y futuras del potencial productivo y comercial de la región".

*"Por lo expuesto, esta Dirección General es de la opinión que el Proyecto de Ley N° 3306/2018-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional la creación del puerto seco interregional del sur, ubicado en la Región Apurímac, se considera con **observaciones**; debido a que la propuesta no identifica una ubicación concreta de esta plataforma logística que permita verificar el cumplimiento de las condiciones básicas que debe tener una plataforma logística para garantizar su sostenibilidad".*

De la Opinión Legal al proyecto de Ley

- 2.9 El artículo 12 de la Ley 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, incorporado por el artículo 3 de la Ley N° 30809, establece que corresponde al MTC las competencias normativas, de planificación, de gestión, de regulación, de fiscalización y de evaluación del **Sistema de Plataformas Logísticas** para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte; y que el MTC de manera directa o a través de terceros puede administrar, operar y mantener las plataformas logísticas de titularidad del Estado, bajo cualquiera de las modalidades permitidas por ley; en todos casos se observa lo establecido en los artículos 60 y 61 de la Constitución Política del Perú.

Asimismo, dicho artículo señala que se entiende por "plataforma logística" como aquella zona especializada que cuenta con la infraestructura y los proveedores de servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías para tránsito nacional y/o internacional, donde los distintos agentes coordinan sus acciones.

- 10 En la misma línea, el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 1430, Decreto Legislativo que modifica el Decreto Legislativo N° 714, Declaran de Interés Nacional al Transporte Multimodal Internacional de Mercancías y aprueban normas correspondientes, dispone la creación, como parte de la cadena de transporte multimodal, de los Terminales Interiores de Carga (TIC), siendo estos Plataformas Logísticas, con el fin de desarrollar operaciones de comercio exterior en zonas del país que no cuentan con los servicios de embarque-





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Oficina General
de Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

desembarque de cargas en contenedores u otra forma análoga de embalaje, posibilitando el tráfico de mercancías conforme a los regímenes aduaneros que establece la Ley General de Aduanas y el artículo 3 de la Ley N° 30809.

- 2.11 Asimismo, el numeral 16.1 del artículo 16 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado por el Decreto Legislativo N° 1430, señala que el MTC en los puertos nacionales, y las Autoridades Portuarias Regionales en los puertos regionales, establecen las Zonas de Actividades Logísticas; y la Autoridad Portuaria Nacional (APN) está facultada a proponer las Zonas de Actividades Logísticas; además, señala que en las Zonas de Actividades Logísticas se pueden desarrollar actividades y servicios de valor agregado, complementarios o conexos a las mercancías, entre otros.

El numeral 16.3 del artículo 16 de la Ley citada, dispone que **para la creación de las Zonas de Actividades Logísticas** debe observarse lo dispuesto en la Ley N° 30809, Ley que modifica la Ley 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y la Ley 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico, y sus reglamentos.

El artículo 18 de la referida Ley, señala que el MTC es el órgano rector que define las políticas sectoriales y la normatividad general correspondiente para todas las actividades orientadas al transporte y el Sistema Portuario Nacional, y como órgano rector, para el caso de los puertos nacionales, **aprueba la creación de las Zonas de Actividades Logísticas dentro de la Zona Portuaria.**

Adicionalmente, según el Glosario de Términos, establecida en la Vigésimo Sexta Disposición Transitoria y Final de la mencionada Ley, se define como "ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS: Plataforma logística, que puede estar dentro o fuera de la Zona Portuaria en la que se pueden desarrollar actividades y servicios de valor agregado, complementarios o conexos a las mercancías, entre otros."

- 2.12 De las normas antes citadas, se desprende que el MTC es el órgano rector que define las políticas sectoriales y la normatividad general correspondiente para todas las actividades orientadas al transporte y el Sistema Portuario Nacional, siendo competente, entre otras, en la planificación, gestión, regulación, fiscalización y evaluación del Sistema de Plataformas Logísticas, entendida como aquella zona especializada que cuenta con la infraestructura y los proveedores de servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías para tránsito nacional y/o internacional, donde los distintos agentes coordinan sus acciones"; asimismo, es competente, para el caso de puertos nacionales, aprobar la creación de las Zonas de Actividades Logísticas dentro de la Zona Portuaria.

- 2.13 En ese sentido, se observa que el proyecto de Ley que tiene por objeto declarar 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 el transporte de la Macro Región Sur; debe alinearse a las disposiciones del Decreto Legislativo N° 1430, y la Ley N° 30809, respecto a las condiciones para la creación de las plataformas logísticas; así como a la regulación específica que establecerá el Reglamento de





Plataformas Logísticas, conforme a lo señalado en la Única Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30809.

Asimismo, la Oficina de Planeamiento de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto a través del Informe N° 0325-2018-MTC/09.01, señala que actualmente la Región de Apurímac no contaría con los volúmenes y tipos de carga que justifiquen la implementación de un Puerto Seco, debido a que su principal producción proviene del sector minero; y respecto a la producción agropecuaria esta contribuye en un menor volumen a la economía de dicha Región, la cual está relacionada principalmente al procesamiento del anís, la quinua procesada y los quesos madurados, así como el cultivo de la palta hass, la quinua, el haba verde y la tara, entre otras.

Por su parte, la Dirección General de Transporte Acuático en su Informe N° 087-2018-MTC/13, concluye que el proyecto de Ley no ha identificado una ubicación concreta para la creación del Puerto Seco en la Región de Apurímac, como plataforma logística que permita verificar el cumplimiento de las condiciones básicas que debe tener la misma para garantizar su sostenibilidad.

Respecto a la técnica legislativa del proyecto de Ley

- 2.14 El Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 008-2006-JUS, establece los lineamientos de técnica normativa orientados a la homogenización de los textos de las disposiciones normativas, contribuyendo a la mejora de su calidad y a la seguridad jurídica; asimismo, señala que es aplicable a todas las entidades de la Administración Pública, para la elaboración de anteproyectos de ley, entre otros, sin menoscabo de las atribuciones y potestades del Congreso de la República.

En los artículos 1, 2 y 3 del citado Reglamento, se regula la estructura normativa de los proyectos de normas con rango de Ley y de la exposición de motivos, señalando que este último consiste en la fundamentación jurídica de la necesidad de la propuesta normativa, con una explicación de los aspectos más relevantes y un resumen de los antecedentes que correspondan; también señala que el análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios o en su defecto posibilita apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables.

- 2.15 El proyecto de Ley es de naturaleza declarativa, conforme al sustento señalado en la Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR de fecha 12 de junio de 2018, de la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, "(...) *Las leyes que tienen el carácter de -declaratoria de interés y necesidad pública- son generalmente normas declarativas, emitidas por el Congreso de la República, las cuales tienen la particularidad excepcional de carecer de un supuesto explícito, y por tanto, no se adecúan a la fórmula general de que a cierto supuesto debe seguir una consecuencia*". Además precisa que "*Las normas declarativas presentan una vinculación política, no jurídica, del Poder Legislativo hacia el Poder Ejecutivo; no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica ya que es competencia del Ejecutivo la presentación*





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Oficina General
de Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

de iniciativas que generen gastos; como consecuencia de ello, su incumplimiento no tiene efectos jurídicos pues constitucionalmente es el Poder Ejecutivo el competente para su realización; y la inobservancia de estas leyes declarativas no genera, Per sé, ningún tipo de responsabilidad".

- 2.16 Asimismo, de la revisión a la exposición de motivos del proyecto de Ley, se observa que no contiene estudios técnicos sobre la necesidad de la creación del Puerto Seco interregional del Sur ubicado en la Región Apurímac, toda vez que conforme a lo señalado en el numeral 16.3 del artículo 16 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, modificado por el Decreto legislativo N° 1430, para la creación de las Zonas de Actividades Logísticas debe observarse lo dispuesto en la Ley N° 30809, antes citada. Además, el numeral 12.4 del artículo 12 de la Ley N° 28977, incorporado por el artículo 3 de la Ley N° 30809, establece que la plataforma logística" es aquella zona especializada que cuenta con la infraestructura y los proveedores de servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías para tránsito nacional y/o internacional, donde los distintos agentes coordinan sus acciones.

En ese sentido, la exposición de motivos del proyecto de Ley no cumple con lo establecido en el artículo 3 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.

- 1.17 En consecuencia, considerando las observaciones de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, y de la Dirección General de Transporte Acuático, así como el análisis realizado en el presente Informe, esta Oficina General opina que debe observarse el proyecto de Ley, conforme a lo señalado precedentemente.

III. CONCLUSIÓN:

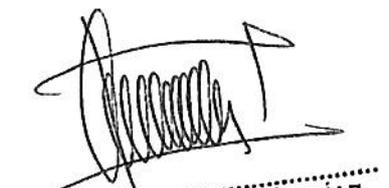
Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal, esta Oficina General opina que debe observarse el Proyecto de Ley N° 3306/2018-CR "Ley que Declara de Necesidad Pública e Interés Nacional la Creación del Puerto Seco Interregional del Sur, ubicado en la Región Apurímac", conforme a lo señalado en el presente Informe.

Se recomienda remitir el presente Informe y sus antecedentes a la Presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

Atentamente,


Efraín Castillo Castillo
Asesor Legal

El presente Informe cuenta con la conformidad del suscrito.


FERNANDO ALARCÓN DÍAZ
DIRECTOR GENERAL
Oficina General de Asesoría Jurídica