

**OBSERVACIONES REALIZADAS POR LA ASOCIACION DE  
ARMADORES DEL PERU**

**A LA PRESENTACION DEL MTC ANTE LA COMISION DE  
TRANSPORTE DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA**  
**Setiembre 2023**



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones



# Proyecto de Ley que modifica el D.L. N.º 1413 “Decreto legislativo para promover y facilitar el Transporte Marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y carga” y, aprueba otras disposiciones

---

Econ. Paola Lazarte  
Ministra de Transporte y Comunicaciones

2023



## PESEM al 2026

### Objetivo Estratégico sectorial 01:

Reducir los tiempos y costos logísticos en el sistema de transporte.



### Objetivo Estratégico sectorial 02:

Mejorar la seguridad y la calidad ambiental en el sistema de transportes y comunicaciones.



## Política Nacional del Sector Transportes

### Estrategias específicas para el transporte acuático:

- Establecer mecanismos que incentiven la reactivación y desarrollo de la actividad naviera en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre.
- Establecer mecanismos que promuevan el desarrollo del cabotaje.
- Preservar el adecuado cumplimiento de los convenios y normas internacionales de seguridad marítima y portuaria.
- Mejorar el marco normativo para promover el efectivo desarrollo de la marina mercante nacional.

## Observaciones

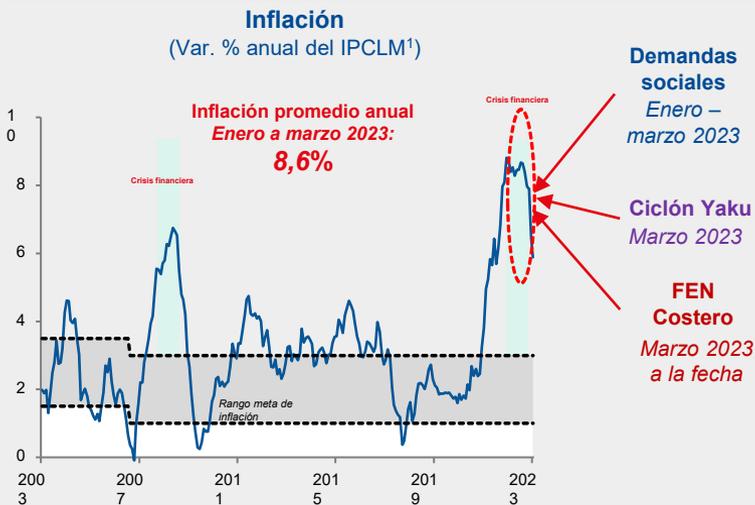
***El proyecto no reduce los tiempos de travesía, por el contrario, los extiende, de un (01) día a por lo menos cinco (05) días.***

***El proyecto promociona el desarrollo de la marina mercante extranjera, pero no la nacional, que está sujeta a regulaciones e impuestos locales, que los extranjeros no tendrían.***



## Vulnerabilidad del medio carretero

En 2023, los **bloqueos de carreteras** ocasionados por demandas sociales y fenómenos climatológicos (Ciclón Yaku y FEN) **generan presión inflacionaria**.



1/ IPCLM: Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana. Fuente: INEI.

## Observaciones

**Los bloqueos de carretera son esporádicos.**

**El cierre de los puertos nacionales es una constante que se repite todos los años en los puertos de provincia, teniendo un promedio de cierre por braveza del mar de 50 días al año.**

# Alternativa al transporte terrestre

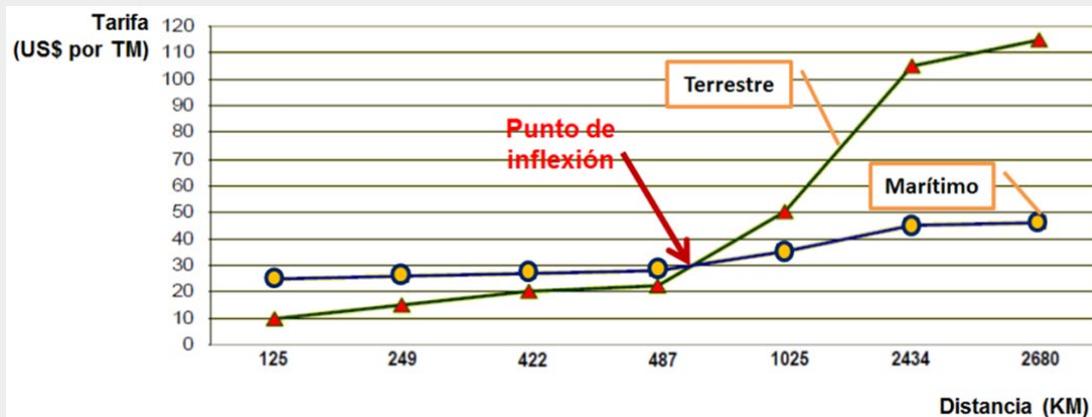
## Observaciones

### Puertos del Perú



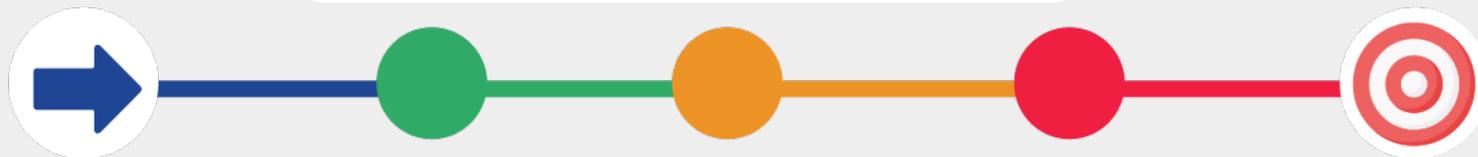
*El mapa de la presentación sugiere que puede existir cabotaje entre Callao-Chancay y Chimbote-Salaverry, lo cual no es viable por la corta distancia entre los puertos.*

- Según CENTRUM (E. Sarmiento y la APN), se tiene que el punto de inflexión para la conveniencia de tipo de transporte se alcanzaría entre los 600 y 700Km



# Antecedentes de la norma

## Línea de tiempo



2018



**13.09.2018**, se aprueba el D.L. 1413 que busca promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje (excluyendo la carga de granel líquidos) así como la **Única Disposición Complementaria Transitoria establece que, por el periodo de 03 años, se exceptúe del requisito de constitución en el país y de obtener el permiso de operación.**

2019



**06.08.2019**, se emite D.S. 029-2019-MTC, aprueba el reglamento del D.L. 1413, estableciendo requisitos, tanto para nacionales y extranjeros.

2020



**16.03.2020**. Declaratoria emergencia nacional por pandemia Covid-19.

2022



**06.08.2022**. Vence el periodo de tres años establecido en el DL 1413.

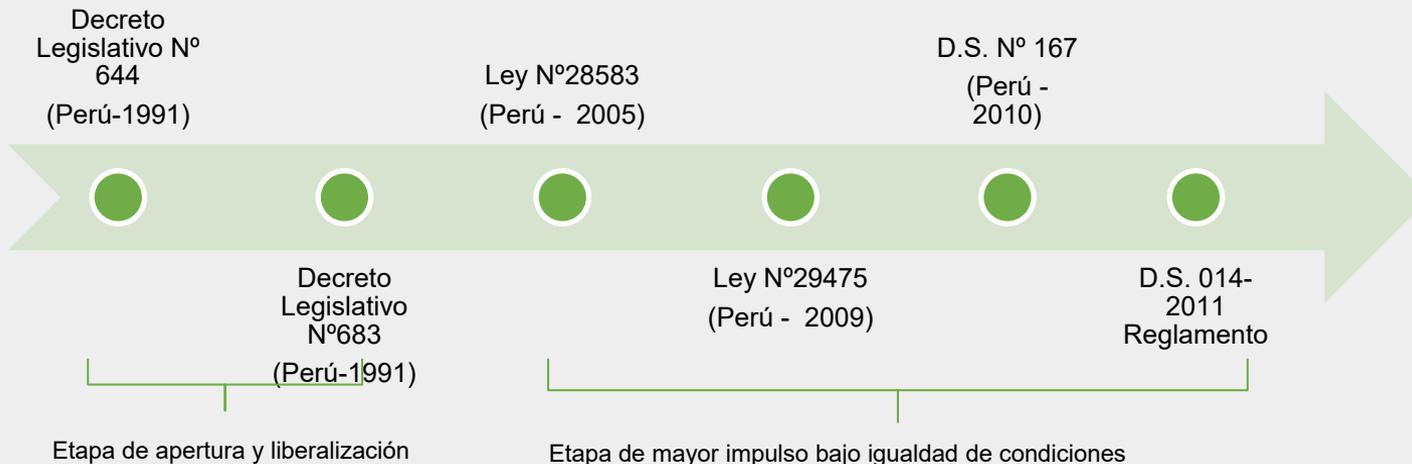
2023



MTC: Presenta proyecto de Ley que modifica el DL 1413  
Propone:  
Eliminar el requisito permiso de operación y la necesidad de constitución en el país para las empresas nacionales y extranjeras.

**La Implementación de programas de innovación supervisados, de carácter temporal.**

## Cabotaje sujeto a continuos cambios en marco legal

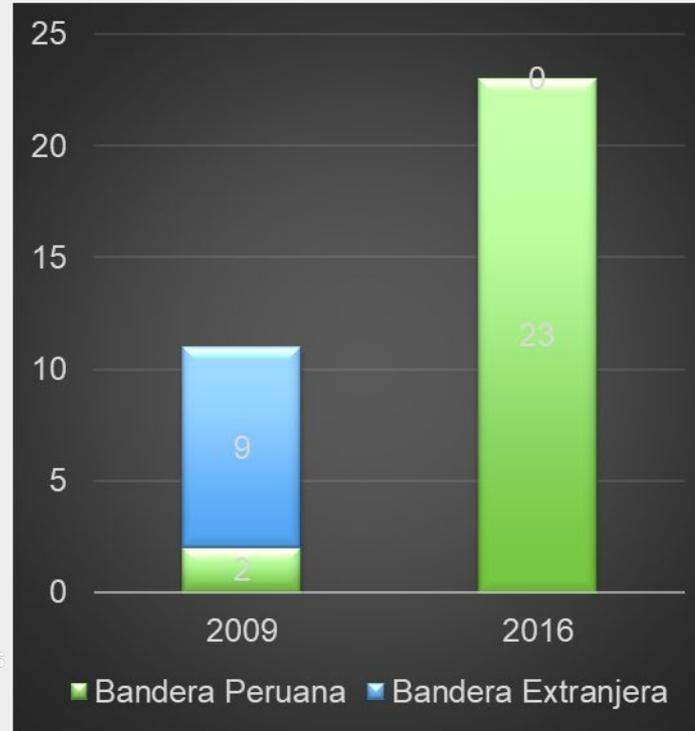


**Actualmente en el Perú, al igual que en todos los países de América y la gran mayoría de países del mundo, el cabotaje está reservado.**



# Resultados de la legislación promotora – Ley 29475 y DS 167 y 014

- ▣ Inversión : más de 300 millones
- ▣ Mas de 1000 empleos directos e indirectos
- ▣ Más ingresos por Tributación



## Como resultado de la ley, Perú quedo bien posicionado (2016)

- La relación barcos tanqueros vs barcos de contenedores se mantiene en los distintos países de la región.

Tipo de Nave	Brasil	Venezuela	Chile	Perú	Argentina	Ecuador	Colombia
Petroleros	36	15	10	16	15	5	1
Químico	6	2	3	1	2	4	2
Granelero	12	4	7	0	1	0	0
Porta Contenedores	13	2	3	2	0	0	0
Gaseros	12	4	0	4	0	0	0
Otros	8	6	2	0	4	0	5
<b>Total Naves</b>	<b>87</b>	<b>33</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>9</b>	<b>8</b>
<b>Capacidad de Carga en Toneladas</b>	<b>3'152,199</b>	<b>1'166,332</b>	<b>856,204</b>	<b>527,903</b>	<b>349,744</b>	<b>378,609</b>	<b>24,611</b>

# Propuesta normativa

## Propuesta

1

### Liberalización del transporte de cabotaje

Eliminación de los requisitos de constitución en el país y la obtención del permiso de operación.

2

### Regulación complementaria

Implementación de programas de innovación supervisados, de carácter temporal, promoviendo el cabotaje de forma eficiente:

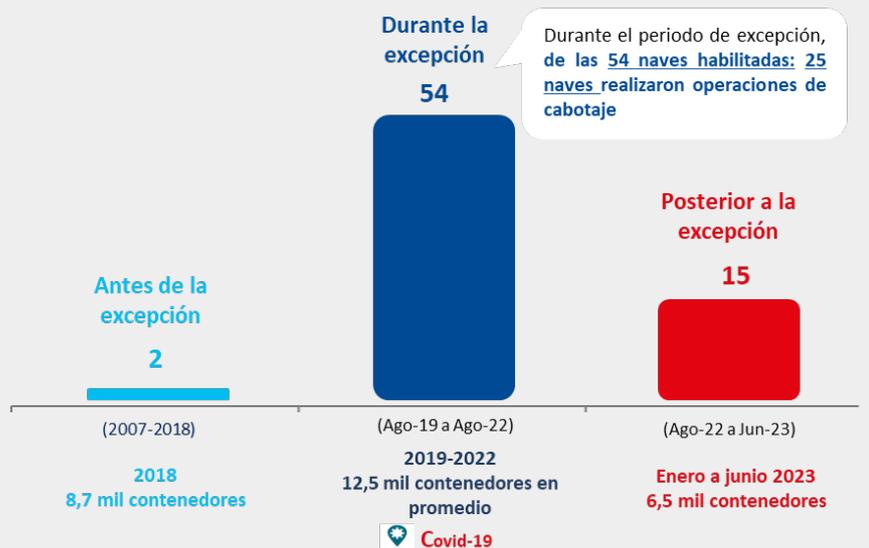
- (i) Procedimientos operativos y administrativos específicos para cabotaje.
- (ii) Brindando facilidades portuarias para el manejo de la carga de cabotaje y,
- (iii) Impulsando la logística de carga.

## Observaciones

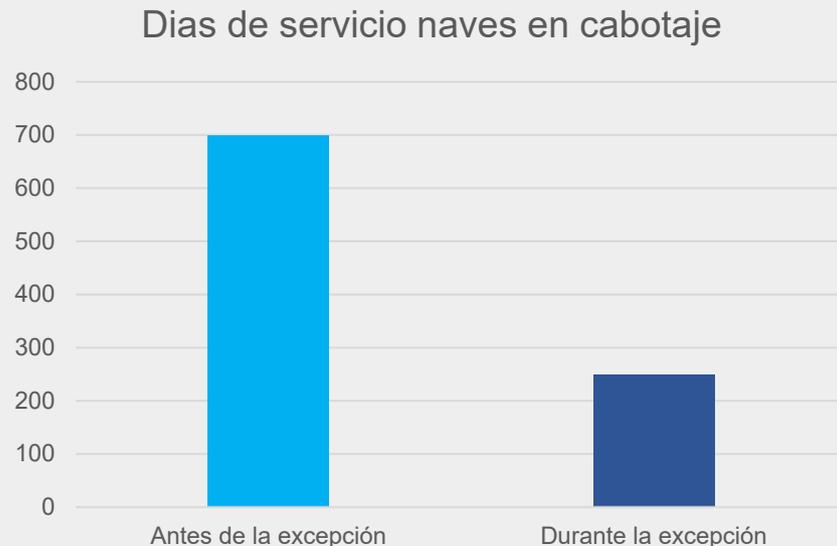
***Se les estaría otorgando condiciones inaceptables, especialmente si se quiere incluir a las navieras extranjeras para realizar un transporte multimodal en el país. Por ejemplo: Como podría facturar IGV una empresa extranjera y por qué debería exonerársele del impuesto a la renta. Sería una competencia desleal.***

## Que esperamos...

### 1 Mas buques que realicen cabotaje



## Observaciones



**El cuadro presentado es engañoso. Lo importante no es el número de permisos que se otorgaron, ni el número de buques que dieron el servicio. La medición correcta sería el número de días que las naves estuvieron a disposición del mercado de cabotaje.**

## Reducción del costo logístico del transporte

### Costos logísticos antes de D.L. 1413

#### TERRESTRE



Entre USD 1 300 y 1 600

#### CABOTAJE



Entre USD 1 200 y 1 500  
Flete de cabotaje: USD 600

### Costos logísticos durante la excepción de D.L. 1413 (antes de COVID-19)

#### TERRESTRE



Entre USD 1 200 y 1 500

#### CABOTAJE



Entre USD 1 000 y 1 300  
Flete de cabotaje: USD 600

### Costos logísticos con proyecto de ley de D.L. 1413

#### TERRESTRE



Entre USD 1 000 y 1 300

#### CABOTAJE



Entre USD 800 y 1 100  
Flete de cabotaje: USD 400

## Observaciones

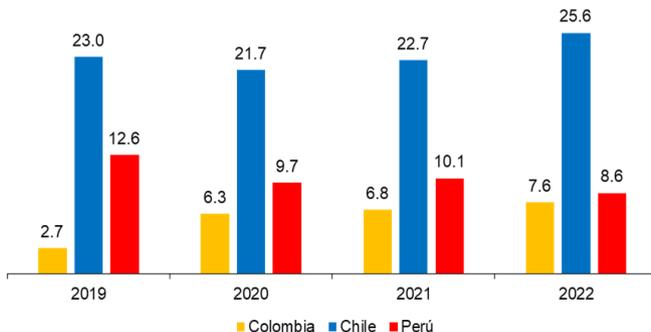
**Información equivocada. El costo del cabotaje con gastos terrestres sigue entre US\$ 1,200 a 1,500. No existen las dos reducciones planteadas (especialmente la supuesta reducción de 33% de flete de cabotaje).**

#### El cálculo del costo de flete está en base a:

- Contenedores de 20 pies.
- Servicios de puerta a puerta.
- Flete por ruta de Callao – Matarani.
- El servicio de cabotaje es integral e incluye gastos en tierra, transporte interno y el flete de cabotaje.

## Situación en otros países ...

Tráfico de Cabotaje en la Región  
(Millones de Toneladas Métricas)



Chile cuenta con un mercado de cabotaje más consolidado

## Observaciones

**Este cuadro no muestra información sobre el cabotaje de carga en contenedores, solo muestra información de carga líquida a granel. En contenedores solo se transporta 12,000 toneladas. En líquidos son de 8 a 10 millones de toneladas.**

# Impacto en el transporte

## Alternativa eficiente y segura para el transporte carga

En un escenario de red consolidada de cabotaje, se prevé 500 camiones menos en las vías por día.

- Reducción en la distancia recorrida por camiones en 10,2 millones de km.<sup>1</sup>
- Reducción de tiempo en el sistema de transporte de 76 mil horas por día.

Impacto en el medio ambiente: Uso menos intensivo de la carga en camiones, 500 camiones menos en las vías por día, lo que contribuye a la reducción del CO2 y menos tráfico vial.

Reducción del Flete de transporte por el ingreso de competencia al mercado naviero actual en alrededor entre 15% - 20%.

Impulso del mercado de cabotaje, generación de puestos de trabajo.

## Observaciones

**500 camiones diarios podrían equivaler a 15,000 toneladas diaria, lo que significaría 5.5 millones de toneladas . La realidad actual son 15,000 toneladas al año. Sin duda, es una exageración con la única finalidad de promover el cabotaje de navieras extranjeras.**

**Asimismo, no existe la reducción del 15-20%. No cuenta con ningún tipo de sustento.**