



ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"



SUMILLA: LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DEL MEGA PUERTO CORIO, EN EL DISTRITO DE PUNTA DE BOMBÓN, PROVINCIA DE ISLAY, DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

Los Congresistas de la República que suscriben a iniciativa del congresista **Alex Antonio Paredes Gonzales**, miembro de la bancada de Perú Libre, en estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y de conformidad con lo establecido en el literal c) del artículo 22° y los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DEL MEGA PUERTO CORIO, EN EL DISTRITO DE PUNTA BOMBÓN, PROVINCIA DE ISLAY, DEPARTAMENTO DE AREQUIPA

Artículo único. Declaración de necesidad pública e interés nacional

Declárase de necesidad pública y preferente interés nacional la construcción del mega puerto Corio, en el distrito de Punta de Bombón, provincia de Islay, departamento de Arequipa.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Encárguese al Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la Autoridad Portuaria Nacional, la formulación de los estudios técnicos conforme la normativa especializada del sector, para la construcción del mega puerto Corio, en el distrito de Punta Bombón, provincia de Islay, departamento de Arequipa y, previo cumplimiento de los requisitos de ley, se incluya dicho proyecto, en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

Lima, diciembre del 2021

Paul Gutierrez Tiron

Pastor Sánchez

Elizabeth Sara Medina Hermosilla
ELIZABETH SARA MEDINA HERMOSILLA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Alex Antonio Paredes Gonzales
ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES
CONGRESISTA

Germán Adolfo Tacuri Valdivia
GERMÁN ADOLFO TACURI VALDIVIA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Dr. Segundo T. Quiroz Barboza
DR. SEGUNDO T. QUIROZ BARBOZA
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1 ANTECEDENTES

En tres oportunidades anteriores, a través del Proyecto de Ley 2963/2013 presentado por el congresista Gustavo Rondón Fudinaga, el Proyecto de Ley N° 1551/2016-CR presentado por el congresista Justiniano Apaza Ordoñez y Proyecto de Ley N° 6971/2020-CR presentado por el congresista Hipólito Chaiña Contreras, se buscó declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción del mega puerto Corio, sin embargo, en ninguna de estas oportunidades se logró dicho objetivo.

En ese marco y persistiendo la necesidad geopolítica y estratégica de su construcción, es que, en la presente legislatura, presentamos este Proyecto de Ley, que, así como los anteriores tiene un solo objetivo: Declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción del mega puerto Corio.

1.2 FUNDAMENTACIÓN

A nivel global, el comercio internacional de bienes y servicios se ha recuperado tras la caída del 5,6% registrada en 2020. A su vez, las exportaciones peruanas muestran una recuperación alcanzando un valor de US\$ 34,230 millones entre enero y agosto del presente año, lo que equivale a un 44.3% más respecto del mismo periodo de 2020; y las importaciones registraron un valor de US\$ 32,747 millones en el mismo periodo de análisis, un 44.1% más con respecto al mismo periodo de 2020.

Asimismo, es importante remarcar que el 65% del comercio internacional de los países del continente americano se realizan en la Cuenca del Pacífico y que, el Mercado del APEC del que es parte Perú, es hogar de 29 de los 50 puertos de embarque más activos del mundo.

En ese marco, la macrosur, es un polo de desarrollo industrial y de servicios; donde Arequipa tiene un rol de liderazgo, en efecto, Arequipa es la segunda región que más aporta al PBI nacional después de Lima, tal y como se señala en la exposición de motivos del Proyecto de Ley 6971/2020-CR *"Arequipa y Cuzco son las regiones que lideran la participación en el Producto Bruto Interno (PBI) con 12.7% y 8.9% respectivamente, seguidas por la Libertad (8.6%), Ancash (7.9%) y Piura (7.7%) [...]. Con base en los datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) del 2017, se observa que Arequipa lidera el PBI minero a nivel nacional y se ubica después de Lima, siendo sus principales actividades construcción, comercio, transporte y otros servicios [...]."*



ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Hemos de tomar en cuenta el importante posicionamiento del mega puerto Corio y la perspectiva de crecimiento que esta zona tiene, en el marco de otros proyectos estratégicos de integración continental, como el tren bioceánico, el mismo que atraviesa el continente suramericano uniendo el océano Pacífico y Atlántico a través de una vía ferroviaria que inicia en Perú, pasa por Bolivia hasta llegar a Brasil, desde donde se trasladarían productos cuyo destino sería Asia, reduciendo los costos de transportes de sus exportaciones, así como sus importaciones provenientes de dicho continente.

Por ello, según los estudios técnicos, mega puerto Corio tendría capacidad para gestionar alrededor de 100 millones de toneladas al año y podría considerarse una gran oportunidad no solo para el Perú sino para los países de América del Sur que despachan cargamento rumbo al Asia u otros puntos del mundo.

Sumado a la construcción del tren bioceánico se construiría vías complementarias como la construcción del tramo ferroviario Corio La Joya, Tramo longitudinal de la cordillera pasando por Juliaca, Ayaviri, Sicuani zonas mineras de gran explotación y carga para transportar al puerto.

Entre los elementos que permiten destacar al mega puerto Corio como la mejor alternativa de desarrollo portuario en la macrosur, es su ubicación privilegiada, siendo una posición relativamente equidistante de todo el territorio continental y conectado a los ejes interoceánicos ya que es importante señalar que este proyecto también complementa la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramérica (IIRSA-SUR), presentando una batimetría suficiente para poder operar naves con calado de 22 metros, permitiendo ser utilizado por grandes barcos que por sus dimensiones y características, actualmente no pueden encallar en nuestros puertos.

Por otro lado, en el lugar donde se construiría el mega puerto Corio se cuenta con disposición de agua, luz e infraestructura vial, lo que facilita la inversión y, dispone de espacio necesario para desarrollar una ciudad acorde a las necesidades de este Proyecto, convirtiéndose como posibilidad de ser una ciudad logística de vanguardia.

Por otro lado, el artículo 3 de la Ley del Sistema Portuario Nacional, dispone que el Estado fomenta, regula y supervisa a través de los organismos competentes -la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)- las actividades y servicios portuarios, con sujeción a los lineamientos de política portuaria, entre los cuales se



ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

encuentra la promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional; en ese sentido la disposición complementaria final, está en consonancia con lo señalado en la Ley toda vez que instruye al MTC y APN priorice la formulación de los estudios técnicos conforme la normativa especializada del sector para la construcción del mega puerto Corio. Tomando en consideración que toda construcción de puertos en el marco del Plan Nacional de Desarrollo Portuario se debe basar en criterios técnicos, la primera acción que le corresponde al MTC y APN es justamente desarrollar dicho análisis en cumplimiento de la normativa especializada.

Finalmente, es necesario señalar como antecedente la promulgación de la Ley N° 28865, que declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción del puerto Almirante Miguel Grau y el Ferrocarril en el departamento de Tacna la misma que fue promulgada con fecha 14 de julio del 2006. Este ejemplo es un caso concreto en la que el Ejecutivo no observó una propuesta similar toda vez que la misma, al igual que la presente propuesta, se encuentra en el marco de la Constitución y las Leyes vigentes a nivel nacional.

II. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

2.1 COSTOS

Al ser un proyecto declarativo no genera ningún costo al erario nacional, sino que su relevancia está en función de visibilizar y poner en agenda del Ejecutivo la necesidad de tomar en consideración el desarrollo del mega puerto Corio como proyecto estratégico de necesidad pública y preferente interés nacional.

2.2 BENEFICIOS

Los beneficios de aprobarse el presente Proyecto de Ley, está vinculado a la visibilización de la importancia de dicho proyecto, y como se señaló, servirá para –siempre y cuando cumpla con los criterios técnicos– incorporarlo en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

Finalmente, de darse el proyecto, beneficiaría a todo el Perú y en especial a la macro sur, generando mejores condiciones para los operadores logísticos, los empresarios reducirían sus costos logísticos, y el país contaría con conectividad hacia nuevos mercados globales.



ALEX ANTONIO PAREDES GONZALES

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

III. IMPACTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Al ser un proyecto declarativo no genera ningún impacto negativo ni colisiona con ninguna norma que esté vigente a nivel nacional.

La declaración de necesidad pública e interés nacional contenida en el presente Proyecto de Ley, cumple con el mandato recogido en el artículo 44 de la Constitución Política, relativo a que el Estado tiene el deber de promover el bienestar general de su población que se fundamenta en el desarrollo integral de la Nación.

IV. VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL.

Nuestro proyecto de Ley se encuentra vinculado a la Política de Estado N°17 Afirmación de la economía social de mercado, a través de la cual se compromete a sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, que es de libre mercado pero conlleva el papel insustituible de un Estado responsable, promotor, regulador, transparente y subsidiario, que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico sostenido con equidad social y empleo.

De la misma forma, tiene vinculación con el tercer objetivo de la Política de Estado relativa a competitividad del País, la que está relacionada con la búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica y la política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad.