



OSITRAN
Presidencia Consejo Directivo

16 SEP 2015

HOJA DE TRAMITE

RECIBIDO

Firma: *[Signature]* Hora: *11:40*

Fecha Reporte: 16/09/2015
 Hora Reporte: 09:57:30 am
 Pagina: 1 de 1

CARGO

NRO. DE REGISTRO: 34058

REMITENTE: EULOGIO AMADO ROMERO

TIPO DCMTO: OFICIO

CARGO: PRESIDENTE COMISION DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

NRO. DCMTO: 100-2015-2016-CTC/CR

CLASE: CONGRESO

FECHA: 16/09/2015

INSTITUCION: CONGRESO

FOLIOS: 5

DIRIGIDO: BENAVENTE DONAYRE PATRICIA

PROC. TUPA: TUPA00-SIN ESPECIFICAR

AREA: Presidencia

ASUNTO:

REMITIR OPINION SOBRE EL PROYECTO DE LEY N°4779/2015-CR LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA E INTERES NACIONAL LA CONSTRUCCION DEL PUERTO DE CORIO, CON CATEGORIA HUB EN EL DISTRITO DE PUNTA BOMBON, PROVINCIA DE ISLAY REGION AREQUIPA"

NOTAS:

ATENDIDO CON:

OSITRAN
GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN

22 SEP 2015

RECIBIDO

Firma: *[Signature]* Hora: *12:00*

DERIVACIONES DE DOCUMENTO

DERIVAR A (AREA / PERSONA)	ACCIONES	FEC./DERIV.	VºBº
BENAVENTE DONAYRE PATRICIA		16/09/2015	
<i>Manuel Carrillo</i>	<i>16 y 19</i>	<i>21/9/15</i>	
<i>FCOP Jaramilla / Corber / Alayo</i>			
<i>Jean Paul Calle / V. Droys</i>			
<i>Santos Florillo</i>	<i>9 + Septiembre</i>		



OBSERVACIONES:

- 1. Archivar
- 2. Atención Urgente
- 3. Acción que corresponda
- 4. Atender directamente
- 5. Agregar a sus antecedentes
- 6. Archivo
- 7. Copia Informativa
- 8. Conversemos
- 9. Conocimiento y fines
- 10. Devolución
- 11. Difusión
- 12. Elaborar Presentación
- 13. Elaborar Ayuda Memoria
- 14. Opinión
- 15. Por corresponderle
- 16. Proyectar respuesta
- 17. Proceder según normatividad vigente
- 18. Publicar en la Página WEB
- 19. Revisión e informe
- 20. Reformular
- 21. Responder directamente
- 22. Su cumplimiento
- 23. Trámite respectivo
- 24. Tomar nota y devolver

22/9/15

Todos los derechos reservados - OSITRAN 2015

22 Sep 2015 11:55 am

http://osisniapp01:8080/Frm_HT_print.aspx

OSITRAN
GERENCIA ASESORIA JURIDICA

22 SEP 2015

RECIBIDO

Firma: *[Signature]* Hora: *12:00*

OSITRAN
GERENCIA DE REGULACION Y ESTUDIOS ECONOMICOS

22 SET. 2015

RECIBIDO

Firma: *[Signature]* N° *162092* 2015

11:58 am 22/09/15

Lima, 10 de setiembre de 2015

OFICIO N° 100 - 2015 - 2016-CTC/CR



Señorita
PATRICIA BENAVENTE DONAYRE
Presidenta del Directorio del Organismo Superior en Infraestructura de
Transporte de uso Público. (OSITRAN)
Calle los Negocios N° 182 Piso 4
Surquillo.

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarla muy cordialmente y así mismo comunicarle que se ha recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley N° 4779/2015-CR "**Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Puerto de Corio, con categoría HUB. En el distrito de Punta Bombón, provincia de Ilay, Región Arequipa**" que se adjunta al presente, solicitando a su Despacho tenga a bien emitir opinión al respecto.

Hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi consideración y deferente estima.

Atentamente,




.....
EULOGIO AMADO ROMERO RODRÍGUEZ
Presidente
Comisión de Transportes y Comunicaciones

EARR/zb



REPÚBLICA DEL PERÚ
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
09 SEP 2015
RECIBIDO
Firma:..... Hora:.....

JUSTINIANO APAZA ORDOÑEZ

"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la promoción de la industria responsable y del compromiso climático"

Proyecto de Ley Nº 4779/2015-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO
02 SEP 2015
RECIBIDO
Firma:..... Hora: 12:25

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERES NACIONAL LA CONSTRUCCION DEL PUERTO DE CORIO, CON CATEGORIA HUB, EN EL DISTRITO DE PUNTA BOMBON, PROVINCIA DE ISLAY, REGION AREQUIPA.

El Congresista de la República JUSTINIANO ROMULO APAZA ORDOÑEZ, por intermedio del Grupo Parlamentario Dignidad y Democracia, ejerciendo el derecho que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con lo establecido en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente:

PROYECTO DE LEY

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERES NACIONAL LA CONSTRUCCION DEL PUERTO DE CORIO, CON CATEGORIA HUB, EN EL DISTRITO DE PUNTA BOMBON, PROVINCIA DE ISLAY, REGION AREQUIPA.

FORMULA LEGAL

Artículo Único. Objeto de la ley.

Declárese de necesidad pública e interés nacional la construcción del puerto de Corio, con categoría HUB, en el distrito de Punta Bombón, provincia de Islay, región Arequipa.



PERU
CONGRESO
REPUBLICA

JUSTINIANO APAZA ORDÓNEZ

"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"
"Año de la promoción de la industria responsable y del compromiso climático"

le no habrán de ser...
al b del...
se enq...
ob (reg)...
...

DISPOSICION COMPLEMENTARIA Y FINAL

UNICA. De la vigencia.

La presente Ley, entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Lima, septiembre de 2015.



[Signature]
JUSTINIANO ROMULO APAZA ORDÓNEZ
Congresista de la República

[Signature]
ESTHER SANCEDRA

[Signature]
Claudia Coarivi

[Signature]
SERGIO TEJADA

[Signature]
Celia Amicamz N.

[Signature]
JUSTINIANO ROMULO APAZA ORDÓNEZ
Directivo Portavoz
Grupo Parlamentario
Dignidad y Democracia

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 08 de Setiembre del 2015

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 4779 para su estudio y dictamen, a la(s) Comisión (es) de Transportes y Comunicaciones.

HUGO FERNANDO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor(e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN
Y LOGÍSTICA



SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN
Y LOGÍSTICA
CALLE DE LA UNIÓN 1001
LIMA, PERÚ

EXPOSICION DE MOTIVOS

NOCIONES GENERALES

Es menester iniciar la Exposición de Motivos señalando qué se entiende por un puerto de categoría HUB para el negocio logístico, al respecto, debemos señalar que se trata de un puerto central o de redistribución de carga, donde llegan las líneas navieras de largo recorrido, que descargan sus mercancías en dicho puerto, para que después se redistribuyan en líneas de recorrido más corto.

Bajo dicho contexto, podemos sostener que un puerto de dicha categoría puede concentrar y distribuir grandes volúmenes de carga, parte de esta carga tiene su origen y destino fuera del hinterland¹ del puerto, es decir, atraen carga cuyo origen y destino no es el puerto hub, en consecuencia, existe una necesidad de usar barcos más grandes para aprovechar las economías de escala y reducir el número de recaladas en distintos puertos; lo cual contribuye a un desarrollo de la economía del país.

ROL DEL ESTADO

El Estado debe propugnar el impulso a la economía nacional a través de la inversión en infraestructura, la cual acarrea apertura de oportunidades para todos los peruanos.

Bajo dicho contexto, la inversión en el puerto de Corio contaría con las condiciones necesarias para ser HUB a costos competitivos, ya que posee una alta conectividad portuaria con las principales rutas marítimas comerciales, es decir, se encuentra cercano a puertos alimentadores, centros de consumo y producción.

Asimismo, cuenta con una profundidad marina ideal para buques de gran calado; amplia zona marítima y amplia zona terrestre.

En ese sentido, podría proveerse de acceso marítimo seguro; amarraderos y equipos adecuados para buques de gran calado puedan arribar al puerto; asimismo, podrían generarse patios de almacenamiento con suficiente capacidad.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha lanzado con gran algarabía la conexión de internet a través de banda ancha; por lo que, se podrían generar estructuras de información adecuadas, debido a dicha conexión generándose información de última generación.

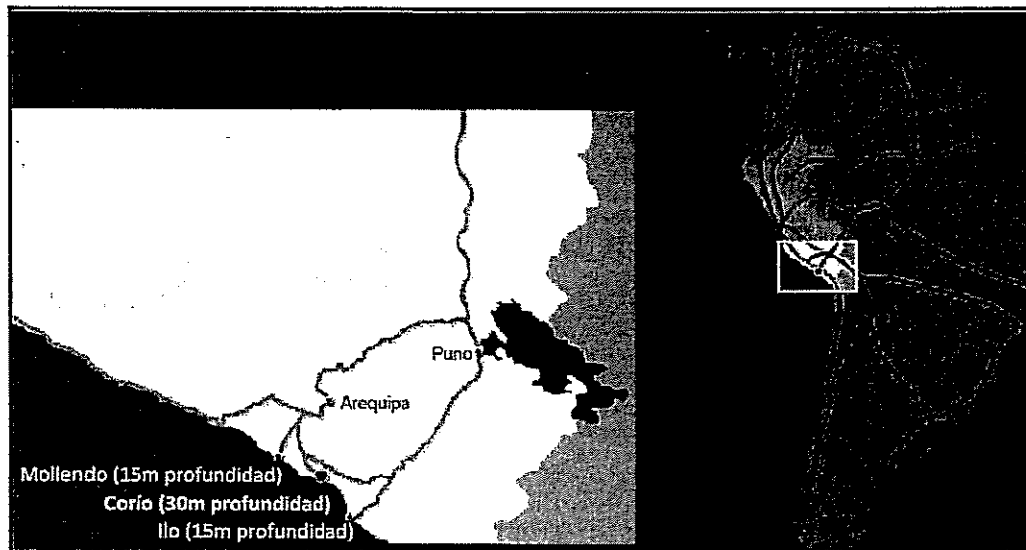
A través de la cual, el puerto podría operar 24 horas al día, los siete días a la semana; ello conllevaría a generar puestos de trabajo para los arequipeños.

¹ Un hinterland es el espacio terrestre en el que se localizan los lugares de origen o destino de los flujos portuarios.



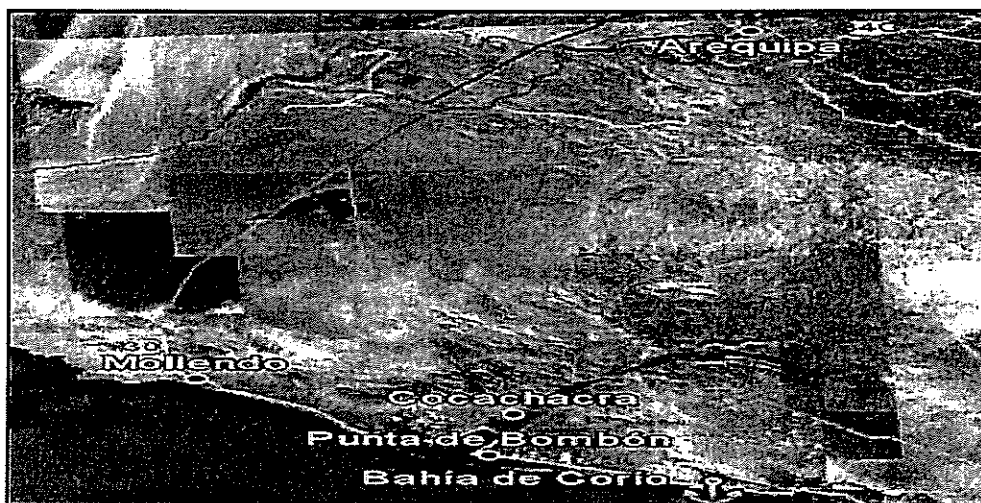
Siendo que, el puerto de Corio se convertiría en un puerto natural para el comercio entre Bolivia y Brasil, con capacidad para competir con el canal de Panamá en cuanto a costos.

UBICACIÓN GEOGRAFICA



La zona donde se desarrollaría el proyecto, cuenta con un fondo marino de sólida formación rocosa sin sedimentación; a 1 km de la costa, con una profundidad de 30 m, frente a los 16 metros, con los que cuenta el puerto del Callao.

Según los expertos, cuenta con roca de tipo granodiorita y diorita no diaclasadas, material natural necesario para las bases de rompeolas, rellenos de plataformas y embarcaderos. Además, las corrientes marinas mayormente van en dirección al norte, lo que ayuda al transporte de sedimentos.



UN RETO SOCIAL

Conforme hemos referido, el Puerto de Corio cuenta con los elementos necesarios para convertirse en un HUB, ya que es posible construir grandes almacenes portuarios, terminales terrestres multimodales, una autopista de acceso, y diversos servicios que acompañan a este gran proyecto de inversión en infraestructura portuaria.

La bahía tendría acceso al gas natural, lo que contribuiría a reducir enormemente los gastos de sus operaciones; por ello, y muchos otros factores es que se propone:

Declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción del puerto de Corio, con categoría HUB, en el distrito de Punta Bombón, provincia de Islay, región Arequipa.

Ante ello, podemos sostener que constituye un reto para nuestra sociedad generar medios para el desarrollo de los pueblos, con este proyecto podría incrementarse de manera importante el flujo comercial de nuestro país.

EFEECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente iniciativa legislativa busca se dicte una ley que declare de necesidad pública e interés nacional la construcción del puerto de Corio, con categoría HUB, en el distrito de Punta Bombón, provincia de Islay, región Arequipa; lo cual no colisiona con el marco constitucional vigente.

Todo lo contrario, pretende que la macro región sur se beneficie con el desarrollo de la infraestructura e incremento del intercambio comercial; y a través de ello, todo el país.

ANALISIS COSTO – BENEFICIO

El proyecto de ley no genera gastos para el Tesoro Público. Por el contrario, la propuesta genera un beneficio para la sociedad puesto que se enmarca dentro de una política económica sostenible del país, desarrollar el tráfico comercial de nuestro país, generando un gran auge de mano de obra y puestos calificados, no sólo en el desarrollo del proyecto sino también en el devenir de su implementación y puesta en marcha.

Así las cosas, se ha logrado identificar los efectos del proyecto en la sociedad, permitiéndonos clasificarlos en tres categorías, a saber: efectos monetarios² (Cuadro N°

² Por efectos monetarios, estamos considerando aquellos efectos posibles de ser cuantificados en Nuevos Soles.

1), efectos no monetarios para los cuales existen métodos que permiten valorizarlos³ (Cuadro N° 2) y aquellos que no son susceptibles de valorizar⁴ (Cuadro N° 3).

CUADRO N° 1: EFECTOS MONETARIOS

GANADORES ⁵	PERDEDORES ⁶
Los operadores logísticos contarían con mayores oportunidades de negocios.	
Los empresarios reducirán los costos logísticos.	
El país contará con la apertura de nuevos mercados con los países de Brasil y Bolivia.	

CUADRO N° 2: EFECTOS NO MONETARIOS PARA LOS CUALES EXISTEN MÉTODOS QUE PERMITEN VALORIZARLOS

GANADORES	PERDEDORES
La sociedad observa que el Estado cumple con su política de Promoción al empleo.	
El turismo, el comercio, la gastronomía entre otras muchas actividades económicas se verían impulsadas.	
Se fomenta la creación de renovados medios de comunicación, tales como	

³ Por efectos no monetarios para los cuales existen métodos que permiten valorizarlos, estamos considerando aquellos efectos pasibles de ser cuantificados en Nuevos Soles, luego de un estudio especializado.

⁴ Por efectos no susceptibles de una valoración, estamos considerando aquellos beneficios que son proporcionalmente grandes con relación a los costos, aunque ninguno de ellos se pueda cuantificar.

⁵ Consideramos "ganadores" a aquellos grupos o sectores que obtienen una ventaja por efecto del proyecto.

⁶ Consideramos "perdedores" a aquellos grupos o sectores que se ven afectados o muestran desventajas por efecto del proyecto.

carreteras, puentes, internet de banda ancha entre otros.	
---	--

CUADRO N° 3: EFECTOS NO SUSCEPTIBLES DE VALORIZAR

GANADORES	PERDEDORES
Se busca que la sociedad cuente con una mejor calidad de vida.	
La sociedad percibe que se cumple con las Políticas de Estado, en el marco del Acuerdo Nacional.	
Se logra posicionar a Arequipa como eje del desarrollo de la macro región sur.	

De lo expuesto, se colige que al declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción del puerto de Corio, con categoría HUB, en el distrito de Punta Bombón, provincia de Ilay, región Arequipa, constituye una manera responsable de preocuparse por el futuro de la nación.

VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa se encuentra enmarcada en la Política de Estado N° 17. Afirmación de la economía social de mercado, por el cual el Acuerdo Nacional 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.

Señala esta Política de Estado, entre otros objetivos: "(b) promoverá la competitividad del país, el planeamiento estratégico concertado y las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local; (c) estimulará la inversión privada; (d) fomentará el desarrollo de la infraestructura; (f) fomentará la igualdad de oportunidades que tiendan a



la adecuada distribución del ingreso; y (g) propiciará el fortalecimiento del aparato productivo nacional a través de la inversión en las capacidades humanas y el capital fijo"⁷.

⁷ Información obtenida del siguiente enlace web: <http://www.acuerdonacional.pe/politicas-estado>