

# Resolución Ministerial

1300-2019 MTC/01

Lima, 30 de Diciembre de 2019

**VISTOS:** El Informe Técnico Legal N° 0101-2019-APN-UAJ-DIPLA de la Unidad de Asesoría Jurídica y la Dirección de Planeamiento y Estudios Económico de la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN), la Certificación de Acuerdo de Directorio N° 0012-2019-APN-PD y el Oficio N° 0221-2019-APN-PD-DIPLA del Presidente del Directorio de la APN, el Informe Técnico - Legal N° 059-2019-MTC/18.03 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático, el Memorándum N° 1646-2019-MTC/18 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, el Informe N° 0251-2019-MTC/09.01 de la Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica, el Memorándum N° 2586-2019-MTC/09 de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto; y,

## CONSIDERANDO:

Que, el numeral 4.1 del artículo 4 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante, la Ley), modificado por el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1022, Decreto Legislativo que Modifica la Ley del Sistema Portuario Nacional - Ley N° 27943, establece que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario es el documento técnico normativo elaborado por la APN que tiene como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional; el cual es aprobado por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, en el marco de la Política del Sector Transportes y Comunicaciones;

Que, el literal a) del artículo 24 de la Ley, establece como atribución de la APN, elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, compatible con objetivos y estrategias de desarrollo autosostenible;

Que, el artículo 7 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC (en adelante, el Reglamento), establece que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario se basa en criterios técnicos que establecen, a mediano y largo plazo, los requerimientos del Sistema Portuario Nacional para cumplir los lineamientos de la política portuaria nacional, en cuanto a su desarrollo y promoción, definiendo las áreas de desarrollo portuario, la infraestructura, accesos e interconexiones con la red nacional de transporte y con el entorno urbano y territorial, así como con otros puertos nacionales y del extranjero, planteando objetivos, estrategias, metas y acciones para su concreción;

Que, asimismo, el artículo 8 del Reglamento dispone que el Plan Nacional



de Desarrollo Portuario se elaborará sobre criterios de eficiencia del uso de áreas acuáticas y terrestres, promoción de la participación privada, rentabilidad, y sostenibilidad, señalando, además los componentes que deberán ser incluidos;

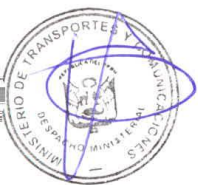
Que, a su vez, el artículo 10 del Reglamento señala que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario es un documento técnico, dinámico y flexible, dentro del marco de lineamientos de la política portuaria nacional y se encuentra sujeto a una evaluación periódica anual;

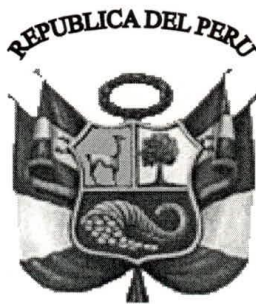
Que, por otro lado, el artículo 14 del Reglamento dispone que Ministerio de Transportes y Comunicaciones prepublicará, en el Diario Oficial y en su página web, el proyecto del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y los anexos que apruebe, con al menos 30 (treinta) días hábiles de anticipación a su aprobación por Decreto Supremo; precisando además que, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario aprobado deberá mantenerse publicado en la página web de la Autoridad Portuaria Nacional y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

Que, a través del Oficio N° 0221-2019-APN-PD-DIPLA, el Presidente del Directorio de la APN remite la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, la misma que cuenta con la Certificación de Acuerdo de Directorio N° 0012-2019-APN-PD, asimismo, tiene la opinión favorable de la Unidad de Asesoría Jurídica y la Dirección de Planeamiento y Estudios Económico de la APN, a través del Informe Técnico Legal N° 0101-2019-APN-UAJ-DIPLA;

Que, mediante Memorándum N° 1646-2019-MTC/18, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal adjunta el Informe Técnico - Legal N° 059-2019-MTC/18.03 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático, mediante el cual sustenta la propuesta de Decreto Supremo que aprueba la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario y solicita la publicación del mencionado proyecto de Decreto Supremo, en el Diario Oficial El Peruano, para recibir los aportes y comentarios de las entidades y del público en general;

Que, con Memorándum N° 2586-2019-MTC/09, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto remite el Informe N° 0251-2019-MTC/09.01 de la Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica, a través del cual emite opinión favorable respecto a la prepublicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario;





# Resolución Ministerial

1300-2019 MTC/01

Que, conforme al artículo 14 del Reglamento que Establece Disposiciones Relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, las entidades públicas deben disponer la publicación de los proyectos de normas de carácter general que sean de su competencia, en el Diario Oficial "El Peruano", en sus portales electrónicos o mediante cualquier otro medio, debiendo permitir que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuestas;

Que, el numeral 5.1 de la Directiva N° 010-2018-MTC/01 "Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos normativos", aprobada por Resolución Ministerial N° 977-2018-MTC/01, establece que mediante resolución ministerial publicada en el Diario Oficial El Peruano se dispone la difusión de todo proyecto normativo de carácter general, en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o mediante cualquier otro medio, por un plazo no menor de diez (10) días hábiles, salvo que por mandato legal expreso se establezca un plazo diferente;

Que, en consecuencia, es necesario disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la APN, a efectos de permitir que los interesados formulen sugerencias y comentarios;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional; el Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, que aprueba el Reglamento que Establece Disposiciones Relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General; y, la Resolución Ministerial N° 959-2019-MTC/01, que aprueba el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;

## SE RESUELVE:

### Artículo 1.- Publicación del proyecto de Decreto Supremo

Disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario Nacional, sus respectivos anexos; así como su Exposición de Motivos, en el portal institucional del Ministerio de

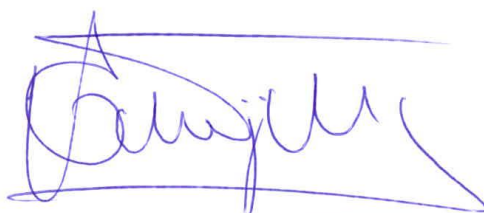


Transportes y Comunicaciones, ([www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)) y de la Autoridad Portuaria Nacional ([www.apn.gob.pe](http://www.apn.gob.pe)), el mismo día de la publicación de la presente Resolución Ministerial en el Diario Oficial "El Peruano", con el objeto de recibir los comentarios y/o aportes de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general, dentro del plazo de treinta (30) días hábiles, contados desde el día siguiente de la publicación de la presente resolución.

#### **Artículo 2. Recepción y sistematización de comentarios**

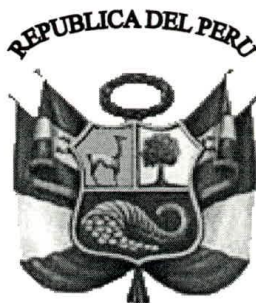
Las opiniones, comentarios y/o sugerencias sobre el proyecto de Decreto Supremo a que se refiere el artículo 1 de la presente Resolución Ministerial, deben ser remitidas a la Sede de la Autoridad Portuaria Nacional con atención a la Dirección de Planeamiento y Estudios Económicos de la Autoridad Portuaria Nacional, ubicada en Av. Santa Rosa N° 135 - La Perla - Callao, o a la dirección electrónica [rguimaray@apn.gob.pe](mailto:rguimaray@apn.gob.pe).

**Regístrese, comuníquese y publíquese**



EDMER TRUJILLO MORI  
Ministro de Transportes y Comunicaciones





# Decreto Supremo

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 4.1 del artículo 4 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional (en adelante, la Ley), modificado por el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 1022, Decreto Legislativo que Modifica la Ley del Sistema Portuario Nacional - Ley N° 27943, establece que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario es el documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) que tiene como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional; el cual es aprobado por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, en el marco de la Política del Sector Transportes y Comunicaciones;

Que, el literal a) del artículo 24 de la Ley, establece como atribución de la APN, elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, compatible con objetivos y estrategias de desarrollo autosostenible;

Que, el artículo 7 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC (en adelante, el Reglamento), establece que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario se basa en criterios técnicos que establecen, a mediano y largo plazo, los requerimientos del Sistema Portuario Nacional para cumplir los lineamientos de la política portuaria nacional, en cuanto a su desarrollo y promoción, definiendo las áreas de desarrollo portuario, la infraestructura, accesos e interconexiones con la red nacional de transporte y con el entorno urbano y territorial, así como con otros puertos nacionales y del extranjero, planteando objetivos, estrategias, metas y acciones para su concreción;

Que, asimismo, el artículo 8 del Reglamento dispone que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario se elaborará sobre criterios de eficiencia del uso de áreas acuáticas y terrestres, promoción de la participación privada, rentabilidad, y sostenibilidad, señalando, además los componentes que deberán ser incluidos;

Que, a su vez, el artículo 10 del Reglamento señala que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario es un documento técnico, dinámico y flexible, dentro del marco de lineamientos de la política portuaria nacional y se encuentra sujeto a una evaluación periódica anual;



Que, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, fue aprobado a través del Decreto Supremo N° 009-2012-MTC;

Que, el artículo 1 de la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 066-2019-APN/DIR, aprobó la actualización del Listado de los Terminales Portuarios y Embarcaderos que conforman el Sistema Portuario Nacional, contenido en la Tabla 5 del numeral IV.1.1. "Terminales Portuarios en el Sistema Portuario Nacional" del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, aprobado con Decreto Supremo N° 009-2012-MTC, modificado mediante Decreto Supremo N° 010-2015-MTC;

Que, la Décimo Octava Disposición Transitoria y Final de la Ley establece que en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, la APN debe contar con la opinión técnica del Sector Defensa en los temas vinculados a la defensa nacional, la seguridad y la protección de la vida humana en las áreas marítima, fluvial y lacustre;

Que, el artículo 110 del Reglamento señala como atribución del Directorio de la APN, elaborar y proponer al Ministerio de Transportes Comunicaciones, el Plan de Nacional de Desarrollo Portuario e informar anualmente sobre el cumplimiento de las metas;

Que, mediante Acuerdo de Directorio N° 2304-508-06-08/11/2019/D, de fecha 08 de noviembre del 2019, se resuelve aprobar el proyecto de actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario; así como, remitir al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el texto consolidado del proyecto normativo, para su tramitación;

Que, en dicho contexto, corresponde señalar que el Decreto Supremo tiene por objeto actualizar el diagnóstico e indicadores del Sistema Portuario Nacional, el inventario de terminales portuarios de uso público y privado, de alcance nacional y regional, la delimitación de las áreas de desarrollo portuario; así como, fomentar una mayor coordinación entre los distintos organismos públicos con competencias directas e indirectas en el funcionamiento del Sistema Portuario Nacional, entre otros aspectos; por lo que, resulta necesario aprobar la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 24 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, el numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio Transportes y Comunicaciones; la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC;





# Decreto Supremo

**DECRETA:**

## **Artículo 1.- Aprobación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario Nacional**

Aprobar la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, el mismo que como Anexo forma parte del presente Decreto Supremo.

## **Artículo 2.- Publicación**

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario será publicado en la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Autoridad Portuaria Nacional.

## **Artículo 3.- Refrendo**

El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

## **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL**

**ÚNICA.-** La Autoridad Portuaria Nacional, en el ejercicio de su potestad normativa establecida en la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, emitirá las Resoluciones de Acuerdo de Directorio referidas a la actualización y delimitación de las áreas de desarrollo portuario, zonas portuarias, zonas marítimas, fluviales y lacustres e instalación de terminales portuarios, que considere pertinentes.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los



# DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO NACIONAL

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. FUNDAMENTACION JURIDICA

#### 1.1 ANTECEDENTES:

El Plan Nacional de Desarrollo Portuario, es un documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante APN), que tiene por objetivo el orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional, con el fin de cumplir los lineamientos de la política portuaria nacional, en cuanto a su desarrollo y promoción; definiendo las áreas de desarrollo portuario, la infraestructura, accesos e interconexiones con la red nacional de transporte y con el entorno urbano y territorial, así como con otros puertos nacionales y del extranjero, planteando objetivos, estrategias, metas y acciones para su concreción

El Decreto Supremo N° 009-2012-MTC, que aprueba el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, tiene por finalidad recoger la actualización del inventario de terminales portuarios de uso público y privado, de alcance nacional y regional, a la vez que define el modelo de negocio, gestión y relación que debe regir entre la ciudad y el puerto; asimismo, determina aspectos como el rol del Estado en la planificación portuaria; la delimitación de las áreas de desarrollo portuario; la limitación de la discrecionalidad en la adopción de decisiones y con ello la generación de mayor predictibilidad; el número y funcionamiento efectivo de las Autoridades Portuarias Regionales; y el fomento de una mayor coordinación entre los distintos organismos públicos con competencias directas e indirectas en el funcionamiento del Sistema Portuario Nacional, entre otros.

Por otro lado, el Decreto Supremo N°003-2004-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, en su artículo 10 establece que el Plan Nacional de Desarrollo Portuario es un documento técnico, dinámico y flexible, dentro del marco de la política portuaria nacional, que se encuentra sujeto a una evaluación periódica anual, razón por la cual se hace necesario contar con una actualización del Plan que recoja las tendencias en el comercio, transporte, logística, estrategia de las navieras, mejores prácticas portuarias y políticas institucionales.

#### 1.2. ANALISIS DE LEGALIDAD DE LA PROPUESTA

De acuerdo con el artículo 8 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario y/o su actualización serán elaborados bajo los criterios de eficiencia del uso del área terrestre y acuática, promoción de la participación privada y pública, rentabilidad y sostenibilidad, debiendo incluir los siguientes componentes:

1. Esquema Básico de Desarrollo: Misión y visión del Sistema Portuario Nacional.
2. Diagnóstico del Sistema Portuario Nacional: Situación actual, análisis y su problemática.
3. Estudios de mercado conteniendo la siguiente información referencial:
  - a. Proyección de crecimiento de la economía nacional y del comercio exterior en el mediano y largo plazo.



- b. Demanda proyectada basada en flujos futuros de movilización de carga y de naves.
  - c. Programas de expansión o utilización de las zonas portuarias, definiendo los límites físicos y técnicos de las áreas de desarrollo portuario.
  - d. Proyección para el desarrollo de la infraestructura e instalaciones del sistema portuario, tomando en consideración el tamaño, tecnología y capacidad de las naves, de los sistemas y equipamientos portuarios; y, la incorporación de tecnología de la información aplicada a los puertos.
  - e. La integración e interconexión del Sistema Portuario Nacional entre los puertos de titularidad pública y/o de uso público, así como entre éstos y los diferentes sistemas de transporte multimodal y los puertos del extranjero.
4. Consideraciones ambientales, teniendo en cuenta la competencia de las autoridades ambientales sectoriales y la legislación especial vigente.
  5. Las estrategias para el desarrollo de la relación ciudad-puerto, teniendo en cuenta las alternativas para el uso de redes viales existentes de acceso al puerto y su conexión con la red nacional de transporte del país.
  6. La articulación de los Planes Regionales de Desarrollo Portuario y Planes Maestros elaborados por las Autoridades Portuarias Regionales, en concordancia con los planes de desarrollo urbano provinciales.
  7. Las pautas a ser consideradas en la elaboración de los Planes Regionales de Desarrollo Portuario y Planes Maestros.



En esa línea, el proyecto de actualización del Plan Nacional de Desarrollo propuesto por la APN se encuentra estructurado en cuatro (04) capítulos y sus anexos, conforme al siguiente detalle:

- i. INTRODUCCIÓN
- ii. ESCENARIO ESTRATÉGICO
- iii. EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
- iv. MARCO ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
- v. ANEXOS

Dentro de cada capítulo se encuentra desarrollado todos y cada uno de los temas que en virtud del artículo 8 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional debe contener el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

En cuanto al tercer componente referido al Sistema Portuario Nacional, el proyecto de actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario propone que la misión de aquel es promover la eficiencia de los servicios y actividades portuarias en los puertos marítimos, fluviales y lacustre a nivel nacional, a través del fortalecimiento en la competitividad de los puertos, como parte estratégica de la cadena logística intermodal, con el fin de contribuir al desarrollo económico, sostenible y social del país.



En el mismo componente, se propone que la visión del Sistema Portuario Nacional (SPN), es impulsar el posicionamiento de los principales terminales portuarios del país en la región de la Costa Oeste de Sudamérica, a través de la eficiencia, calidad y competitividad de los servicios portuarios, infraestructura moderna y segura, mediante el desarrollo e innovación tecnológica, alcanzado una mayor conectividad en la cadena logística intermodal.

El Diagnóstico del Sistema Portuario Nacional es abordado por el proyecto de actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario de manera amplia en

numeral 3 del capítulo III. En él se presenta un listado 101 instalaciones portuarias (60 terminales portuarios y 41 embarcaderos), se incorporaron dos apartados referentes a la Gestión del Conocimiento en materia portuaria y se desarrollaron nuevos conceptos sobre la Integración Puerto-Ciudad, la Vertebración intermodal y Plataformas Logísticas para el SPN, la Comunidad Portuaria, Conectividad Vial y el uso de las Tecnologías en el SPN, y el Cabotaje y su importancia en el comercio interno del país.

Las principales conclusiones de los estudios de mercado sobre el crecimiento del comercio, demanda y expansión proyectada, desarrollo de infraestructura e interconexión de éstas se recogen en el numeral 4 del Capítulo III del Plan Nacional de Desarrollo Portuario que se propone.

Respecto a la delimitación de los límites físicos de las áreas de desarrollo portuario, este punto se aborda en el numeral 5 del Capítulo III del Plan Nacional de Desarrollo Portuario que se propone.

Los lineamientos de política de protección ambiental portuaria se recogen en el acápite 3.6 del numeral 3 del Capítulo III de la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y señala que el Estado tiene por objeto asegurar el desarrollo sostenible del país mediante la prevención, protección y recuperación del ambiente y sus componentes, estableciéndose la obligatoriedad de la certificación ambiental como un instrumento que garantiza la implementación de medidas de prevención, control y mitigación de los impactos ambientales negativos significativos.

Los aspectos relevantes de las estrategias para el desarrollo de la relación ciudad-puerto se recogen en el acápite 3.9 del numeral 3 del Capítulo III de la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en el cual se propone la creación de un "Consejo Ciudad Puerto" en cada ciudad portuaria, así como, la elaboración de "planes estratégicos puerto-ciudad".

De conformidad con la Décimo Octava Disposición Transitoria y Final de la Ley del Sistema Portuario Nacional y el artículo 9 del Reglamento de la misma Ley, se solicitó la opinión técnica del Sector Defensa respecto de la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, en los temas vinculados a defensa nacional, seguridad y la protección de la vida humana en las áreas marítimas, fluvial y lacustre; de manera que, en cumplimiento a dicha disposición, mediante el Oficio N° 01724-2019-MINDEF/SG, de fecha 08 de marzo de 2019, se ha recibido la opinión de la Secretaria General del Ministerio de Defensa, en aspectos de su competencia.

Conforme a lo señalado en la Vigésimo Primera Disposición Transitoria y Final de la Ley del Sistema Portuario, se solicito opinión de la Secretaria de Descentralización de la Presidencia del Consejo de Ministros respecto a la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, a fin que se pronuncie sobre la jerarquización de los activos y proyectos por su alcance nacional, regional o local; en tal sentido, mediante el Oficio N°D000027-2019-PCM-SD de fecha 10 de marzo de 2019, la Secretaria de Descentralización de la PCM, remite el informe N°D0000008-2019-PCM-SD-SSDT, emitido por la Subsecretaria de Desarrollo Territorial, con el cual emite opinión técnica al proyecto de PNDP.

El literal a) del artículo 24 de la Ley del Sistema Portuario Nacional establece como atribución de la APN, entre otros, elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, compatible con objetivos y estrategias de desarrollo autosostenible; asimismo, el literal a) del artículo 110 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional señala que es atribución del Directorio de la APN, elaborar y proponer al Ministerio

de Transportes Comunicaciones, el Plan de Nacional de Desarrollo Portuario e informar anualmente sobre el cumplimiento de las metas.

Mediante el Acuerdo de Directorio N° 2304-508-06-08/11/2019/D, de fecha 08 de noviembre del 2019, el Directorio de la APN aprobó el proyecto de actualización del Plan Nacional de Desarrollo portuario.

En consecuencia y de acuerdo a lo señalado precedentemente, resulta necesario aprobar la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, elaborado por la APN, el mismo que ha contado con la participación de la comunidad portuaria y de las autoridades competentes en el ámbito portuario, confluyendo en un texto que recoge las expectativas de todos los actores involucrados.

## II. FUNDAMENTACION TECNICA:

### 2.1 JUSTIFICACIÓN DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO

Previo al desarrollo del presente punto, es preciso señalar como aspectos resaltantes de la propuesta normativa, aquellas orientadas a las tendencias de la logística a nivel mundial, las Tecnologías de Información y Comunicaciones (TICs) orientadas al negocio naviero portuario, la vertebración intermodal, las plataformas de intercambio modal, la conectividad vial.

Además, debe considerarse la creación y modernización de infraestructura para el transporte fluvial, la implementación de facilidades para el tráfico en cabotaje y la integración puerto-ciudad.

#### LA LOGÍSTICA

Respecto a las tendencias de la logística a nivel mundial, se han identificado las tendencias que van a cambiar o ya están cambiando el mundo del sector logístico actual:

**El transporte marítimo** es parte fundamental dentro del engranaje de la cadena logística global. El flete es cada vez más sencillo gracias a los avances en tecnología y almacenamiento en la nube. Cualquier usuario puede adquirir una tarifa para cualquier ruta marítima de manera sencilla, las 24 horas del día, los 7 días a la semana.

**Hubs Portuarios:** Puntos de concentración de mercancía que redistribuyen la carga proveniente de tramos largos a otros puntos de más corta distancia.

**Transporte intermodal:** Articulación de los modos de transportes para un mejor y eficaz traslado, operación y distribución de mercancías. El transporte multimodal integra las vías terrestres, el tráfico portuario y la versatilidad aérea, complementando entre sí, las ventajas de cada modo de transporte, facilitando el intercambio comercial.

**Tecnologías de la Información (TIs):** Las transacciones y el intercambio de mercancías se simplifican a través de las plataformas virtuales. Con la ayuda de las TICs se pueden mejorar el rendimiento y reducir altos costos que se traducen en la eficiencia en la ejecución de actividades portuarios y supone un incremento del índice de productividad de los puertos peruanos con relación a otros puertos de la región, lo cual resulta importante en el actual ambiente de globalización y competencia inter portuaria regional



**Políticas Ambientales:** Los impactos ambientales de la actividad portuaria se orientan al monitoreo y cuantificación sobre el ecosistema, proponiendo lineamientos para su conservación y cuidado.

### **Tecnologías de la Información y Comunicaciones**

El proyecto propone en el presente numeral la inclusión de las Tecnologías de Información y Comunicaciones (TICs) que juegan un papel significativo en el desarrollo del Sistema Portuario Nacional, que tienen por finalidad contribuir al incremento de la productividad y la agilización de los procesos logísticos.

En general, en los puertos peruanos coexisten tres tipos de sistemas tecnológicos considerados como “maduros” los cuales poseen lecciones aprendidas y estándares de implementación probados:

#### **Ventanilla única nacional (Portuaria o marítima PSW/MSW)**

Sistema de interfaz única que proporciona información a nivel global, nacional y local sobre los buques a las autoridades a nivel de puerto, que tiene el carácter B2G (Business to Government) y G2G (intercambio de información entre autoridades gubernamentales), además de administrar los procedimientos de entrada, estadía y salida de naves en los puertos.

#### **Port Community System (PCS)**

Plataforma neutral para intercambiar mensajes estandarizados y en interfaz única de envío de datos en un entorno de procesos portuarios, que tiene un carácter comercial y logístico, con funcionalidades B2B (Negocio a negocio), G2G y B2G. Plataforma que facilita el intercambio electrónico de información entre la Comunidad Portuaria

#### **Port Management System (PMS)**

Integra sistemas que, operando como una única plataforma, facilita la gestión y el registro de información de las operaciones que contempla, permitiendo la elaboración de decisiones de mayor calidad para la implementación de políticas de modernización portuaria. Mediante su diseño y definición, altamente adaptado a la casuística de las Autoridades Portuarias y el puerto en cuestión, permite obtener una mayor granularidad y calidad en la información gestionando en tiempo real los indicadores operativos que permite responder rápida, fácil y eficientemente a los cambios del negocio.

### **VERTEBRACIÓN INTERMODAL Y PLATAFORMAS LOGÍSTICAS**

Actualmente, los terminales terrestres bimodales y trimodales se han convertido en una parte intrínseca del sistema de transporte, particularmente en las regiones de entrada que dependen mucho del comercio. El desarrollo del transporte está cambiando gradualmente hacia el interior después de una fase que se centró en el desarrollo de terminales portuarias y redes de transporte marítimo, enfocándose ahora en el desarrollo de la logística interna. Si bien el transporte por camión tiende a ser suficiente en la fase inicial del desarrollo de los sistemas de distribución de carga terrestre, en algún nivel de actividad, los rendimientos decrecientes como la congestión, el consumo de energía y los movimientos vacíos se convierten en fuertes incentivos para considerar el establecimiento de terminales interiores como el siguiente paso en planificación de carga regional. También la masificación de flujos en redes, a través de una concentración de carga en un conjunto limitado de puertos de escala y corredores asociados al

interior, ha creado las condiciones adecuadas para que aparezcan nodos a lo largo y al final de estas líneas troncales.

Según el Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte 2014 (en adelante PMLP), elaborado por el MTC, la logística portuaria nacional se propone como una actividad portuaria combinada, incrementando la capacidad y productividad de los principales puertos que sirvan a la red de cabotaje, permitiendo una mayor eficiencia y concentración de los flujos que viabilice infraestructuras y servicios de transporte.

La vertebración intermodal esgrime una conexión entre las infraestructuras que facilitan el intercambio comercial a nivel marítimo, aéreo y terrestre, y los nodos logísticos con la finalidad de minimizar costos, reducir tiempo de transporte y optimizar procesos referentes al tratamiento de carga asegurando la calidad de los mismos.

Los nodos logísticos pueden dividirse en tres grandes bloques, según si atienden un único modo de transporte (plataformas monomodales), si se utilizan como punto de transferencia modal de la carga (plataformas de intercambio modal) o si por el contrario se ponen a disposición de los usuarios de la plataforma varios modos de transporte alternativos para realizar despachos y recepciones de carga (plataformas multimodales).

Las plataformas de intercambio modal son puntos de transferencia de carga entre modos, en los que además se dan, generalmente, actividades de valor agregado del Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte tipo logístico (reempaque, etiquetado, etc.) o pequeñas actividades de transformación.

Las plataformas multimodales son nodos que permiten la utilización de dos o más modos de transporte alternativos. Generalmente se ubican en puntos de conexión de varios modos de transporte, concentrando todas las infraestructuras de apoyo necesarias para la utilización de dichos modos (terminales ferroviarios, accesos directos a rampa, etc.) además de las bodegas orientadas a la realización de actividades logísticas.

Respecto a las plataformas logísticas, son zonas centralizadas donde se realizan diversas operaciones de transporte, distribución, almacenamiento, etc., ejecutadas por distintos agentes, pudiendo así reducir costos de gestión e incrementar la circulación de las mercancías.

En este grupo se incluyen los siguientes tipos de plataformas logísticas:

- ☐ **Zonas de Actividades Logísticas (ZAL):** Áreas logísticas de soporte a las actividades portuarias en la que se autoriza el desarrollo de actividades y servicios de valor agregado, complementarios o conexos a las mercancías.
- ☐ **Centros de Carga Aérea:** plataformas especializadas en el intercambio aire-tierra.
- ☐ **Terminales de Carga Internacional/Puertos secos:** Áreas logísticas en zonas interiores donde se realizan operaciones de consolidación y desconsolidación de carga marítima, y que por definición tienen una relación formal con algún puerto. Estas infraestructuras se entienden como una extensión de la zona portuaria en el interior, y se justifica cuando los volúmenes de carga marítima generados o atraídos por una determinada región interior son muy elevados.



## CONECTIVIDAD VIAL

En el año 2019 se estaría iniciando un periodo de pruebas para la implementación de un sistema de citas virtual en el puerto del Callao, siendo que, estas acciones permitirán que parte de los 3500 camiones que circulan diariamente al Terminal Portuario del Callao ingresen de forma ordenada las 24 horas de los 365 días del año. Asimismo, se evalúa la implementación de truck center cerca al puerto y accesos directos al aeropuerto Jorge Chávez y al terminal portuario del Callao, los cuales permitirán incrementar la fluidez del tránsito de vehículos.

El MTC considera de vital importancia la conexión de los distintos modos de transporte con la finalidad de trasladar la carga a ser exportada o importada. Bajo esta premisa, el sector se encuentra evaluando el ingreso del Ferrocarril Central al Terminal Portuario del Callao, el cual ingresaría a los dos grandes Terminales Portuarios (Muelle Norte y Sur). Por otro lado, se está considerando el desarrollo de un antepuerto que permitirá descongestionar las vías de acceso al Terminal Portuario del Callao.

## INFRAESTRUCTURA PORTUARIA FLUVIAL

En la Amazonía, la principal vía de transportes es el medio fluvial, la APN en concordancia a los lineamientos de la política portuaria nacional ha previsto desarrollar lo siguiente:

- Crear y modernizar infraestructura portuaria fluvial de carga y/o pasajeros, a fin de brindar servicios portuarios seguros y eficientes.
- Formalizar los atracaderos o embarcaderos de los puertos de Iquitos, Yurimaguas y Pucallpa, tanto de uso público como de uso privado, lo que permitirá desarrollar operaciones portuarias con seguridad; sirviendo de apoyo a los terminales portuarios fluviales, atendiendo la demanda insatisfecha que se transporta en las vías navegables de la Amazonía.
- Desarrollar embarcaderos en las diferentes comunidades amazónicas que permitan el comercio de artículos de primera necesidad, beneficiando de esta manera a sus pobladores.

En ese sentido, contar con una infraestructura portuaria fluvial de calidad y en cantidad que permita atender la demanda, es de suma importancia para el Sistema Portuario Nacional, por lo que la APN viene realizando diversos estudios de preinversión, que permitirá disminuir el déficit de infraestructura, dentro de estos se encuentran los siguientes:

### **Terminal Portuario de Iquitos.**

El Terminal Portuario de Iquitos administrado por ENAPU es actualmente un componente estratégico de la cadena logística del transporte de carga en la región de la Amazonía; es por ello, que la APN se encuentra elaborando el proyecto de "Rehabilitación y Modernización del Terminal Portuario de Iquitos", cuyo objetivo es mejorar la provisión de Servicios Portuarios de Nave y Carga en la ciudad de Iquitos. El estudio indicará si se lleva a cabo la Rehabilitación y Modernización del TP ENAPU o una Nueva Infraestructura Portuaria en otra localidad de Iquitos.

### **Terminal Portuario de Pucallpa.**

El proyecto «Rehabilitación del Terminal Portuario de Pucallpa», tiene como objetivo brindar servicios portuarios eficientes a la carga, naves y pasajeros, que arriban y zarpan en la ciudad de Pucallpa; con este proyecto se busca impulsar el desarrollo comercial de la región Ucayali, reducir los costos de transporte de los servicios básicos, beneficiando socialmente a una población de 496, 459 ciudadanos. Actualmente, el proyecto se encuentra en la fase de inversión, proceso que lo está conduciendo el MTC.



### **Terminales Portuarios de Pasajeros en el tramo Iquitos – Santa Rosa.**

El estudio a nivel de perfil del proyecto consistirá en la construcción de terminales de pasajeros en las localidades de Indiana, Pebas, San Pablo, Caballococha y Santa Rosa, los mismos que estarán constituidas por una sala de espera, accesibilidad para personas discapacitadas, entre otros servicios. Su objetivo principal es dotar de adecuada infraestructura portuaria para la atención de pasajeros que brinde seguridad y potencie el desarrollo socio económico a las habitantes de la región Loreto, en las principales localidades en la ruta Iquitos – Santa Rosa.

### **Terminales Portuarios de Pasajeros en el tramo Atalaya – Pucallpa.**

El estudio a nivel de perfil del proyecto consistirá en la construcción de terminales de pasajeros en las localidades de Masisea, Iparia, Bolognesi y Atalaya, los mismos que estarán constituidos por una sala de espera, accesibilidad para personas discapacitadas, entre otros servicios.

Su objetivo principal es dotar de adecuada infraestructura portuaria para la atención de pasajeros que brinde seguridad y potencie el desarrollo socio económico a las habitantes de la región Loreto, en las principales localidades en la ruta Atalaya – Pucallpa.

### **Terminales Portuarios de Pasajeros en el tramo Nauta – Yurimaguas.**

El estudio a nivel de perfil del proyecto consistirá en la construcción de terminales de pasajeros en el tramo de Yurimaguas – Nauta, dichos terminales estarán constituidos por una sala de espera, accesibilidad para personas discapacitadas, cuyo principal objetivo es brindar adecuados servicios portuarios a los pobladores de la región Loreto, en las principales localidades en la ruta Nauta – Yurimaguas.

### **Terminal de Pasajeros en Iquitos.**

Actualmente, este proyecto está bajo la administración de ENAPU-Iquitos, su objetivo principal es brindar adecuados servicios portuarios a los pasajeros, entre ellos los usuarios del FERRY 1, este proyecto se complementa con los proyectos “Creación de Terminales Portuarios de pasajeros en la ruta Iquitos -Santa Rosa” y “Creación de terminales de pasajeros en la ruta Yurimaguas- Nauta”.

### **Terminal Portuario de Saramiriza.**

Actualmente, la localidad de Saramiriza no cuenta con una infraestructura portuaria adecuada que coadyuve al transporte por vía fluvial, debido a la escasa inversión en infraestructura y las difíciles condiciones naturales de la zona (clima, hidrología, vegetación, palizadas y otros.), originando que los servicios a la nave, carga y pasajeros, se desarrollen en atracaderos informales sin las mínimas condiciones de seguridad en las operaciones portuarias, tanto para el embarque y desembarque de carga y pasajeros. Es por el que la APN se encuentra formulando el estudio de pre-inversión “Creación del Terminal Portuario de Saramiriza, ubicado en la Provincia Datem del Marañón, Región Loreto”.

### **Terminal Portuario de Carga de Santa Rosa.**

Este proyecto tiene como objetivo principal brindar adecuados servicios portuarios a la carga en la frontera del Perú con Colombia (Leticia) y Brasil (Tabatinga). La APN tiene programado la formulación del estudio de Preinversión para el primer trimestre del 2020.

## **EL TRANSPORTE DE CABOTAJE**

El cabotaje puede ser marítimo y por vía navegable, el cual consiste en transporte de carga líquida, granel, general y pasajeros entre puertos de un mismo país, tomando rutas relativamente cerca de la costa. Este el caso del comercio marítimo, el mismo permite disminuir el impacto ambiental del tráfico de camiones,

así como la disminución del tráfico de las carreteras, ofreciendo un modo de transporte eficiente, reduciendo los costos, del tiempo y la seguridad del transporte de la carga

En el caso de cabotaje por vía navegable en adición a lo indicado en el marítimo, permite el uso de los ríos entre las distintas ciudades y poblados que se encuentren en las riberas fluviales.

### **INTEGRACIÓN PUERTO – CIUDAD**

La APN se basa en grandes líneas estratégicas que encaminan a la institución con el fin de contribuir al desarrollo del Sistema Portuario Nacional (SPN), entre las cuales figura la de planificar y Promover la integración Puerto-Ciudad, la cual recoge directamente una demanda concreta del SPN relacionada con “Integrar en el territorio de manera sostenible la relación Puerto-Ciudad”.

Asimismo, consciente de que las relaciones entre puertos y ciudades constituyen un elemento de creciente importancia para el vigor, sostenibilidad y competitividad del SPN y la prosperidad y bienestar de las urbes articuladas a éste, entre las metas para alcanzar la integración puerto-ciudad se propone la creación, para cada ciudad portuaria, de un “Consejo Ciudad Puerto”.

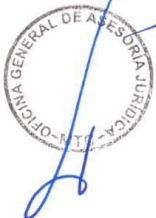
La principal misión de esta figura, en la que estarán representadas las principales entidades y organismos públicos y privados tales como (Gobernación Regional, Municipalidad, Administradores de Terminales Portuarios, APN, Instituciones Culturales, Academia, Fundaciones, y otras entidades públicas y privadas vinculadas a la comuna), será la de actuar como instrumento de diálogo y colaboración entre puertos y ciudades, de negociación, de alienación y conciliación de intereses, de superación de conflictos y de concertación de acuerdos; la construcción de pensamiento estratégico, la formulación de directrices de actuación, el impulso de proyectos específicos y la monitorización de su ejecución y gestión, etc. En definitiva, la de trabajar unidos por el presente y el futuro de la ciudad portuaria.

Es en este contexto, también se propone la elaboración de “planes estratégicos puerto-ciudad”, entendidos como instrumentos que ofrecen la posibilidad de mirar a puertos y ciudades por encima de sus propios horizontes particulares, facilitando el intercambio de ideas, la identificación de nuevas oportunidades de interés común, que permitan propiciar la cooperación, la suma de recursos y la construcción de alianzas, así como de trazar estrategias e iniciativas de progreso.

Las metas de Puerto ciudad deberán estar enmarcadas en la competitividad, sostenibilidad y convivencia con la ciudad.

Dentro de los objetivos de la integración puerto-ciudad, se considera:

1. Recuperar la simbiosis puerto-ciudad a través de la delimitación territorial y la articulación de su infraestructura y agentes.
2. Desarrollar redes de infraestructura de transporte para el tráfico portuario (carreteras, ferrocarriles y canales).
3. Planificación urbanística y paisajística.
4. Medición del impacto de la actividad portuaria en la urbe.
5. Respetar los accesos a las zonas portuarias y cuidar la accesibilidad de los espacios interfaz ciudad-puerto.
6. Tratar al puerto como espacio urbano.
7. Hacer que el puerto sea visible y abrir el puerto a la población
8. Organizar y beneficiarse de la diversidad
9. Jugar con flexibilidad y no “congelar” los espacios
10. Reducir los impactos mutuos
11. Comunicarse y conseguir que ciertas molestias sean aceptadas



## 12. Integrar el puerto con la vida de la ciudad.

Dentro del amplio espectro de planos de relación que pueden llegar a establecerse entre puertos y ciudades (el ambiental, el económico, el territorial, el cultural, la gobernanza, el tecnológico, etc.), emergen las acciones de Responsabilidad Social que realizan todos los actores de las ciudades portuarias con el propósito de conciliar el crecimiento y la competitividad a través del desarrollo social, empoderamiento de la mujer y la mejora del medio ambiente local.

### 2.2 ANÁLISIS DEL CONTENIDO DE LA NORMA

A continuación, se presenta el planteamiento de la estructuración de la normativa de la siguiente manera:

**a) ESCENARIO ESTRATÉGICO.-** En este capítulo se aborda y precisa la coyuntura en la cual el Sistema Portuario Nacional (SPN) viene desarrollándose, precisando el panorama económico tanto a nivel nacional como internacional, así como las tendencias, innovaciones y nuevas prácticas en materia portuaria.

- **Entorno económico.-** Se aborda la coyuntura y el panorama económico – comercial a nivel nacional e internacional.
- **El comercio, el transporte y la logística.-** Se aborda la dinámica y el comportamiento del comercio marítimo, precisando las rutas principales rutas marítimas, los tipos de carga y sus volúmenes transados. Asimismo, se indican los volúmenes transados por tipo de carga, tales como graneles líquidos, graneles sólidos, contenedores y mercancía en general. En esta sección también se desarrolla la importancia de la logística portuaria como engranaje vital en la logística de un país. De igual manera, se señalan las tendencias en logística a nivel mundial, entre ellas: *Hubs* portuarios, Transporte intermodal, Tecnologías de la Información y la concientización del impacto de la logística portuaria sobre los ecosistemas naturales.
- **Sector naviero.-** Se analizan los tipos de servicios en el transporte naviero a efecto de proyectar la oferta y demanda portuaria.
- **Marco Jurídico.-** Se plantea la normativa que brinda el soporte legal de la actividad portuaria en el país. Estas siguen lineamientos para su estructuración, desarrollo, modernización, protección, fiscalización y promoción.

**b) EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL (SPN).-** En este capítulo se desarrolla las incorporaciones que ha seguido el SPN respecto a la concesión de terminales portuarios, tales como el Terminal Portuario de Matarani en 1999. Luego de ello, entre 2006 y 2011, se procedió con las concesiones de los terminales portuarios en el puerto del Callao (Terminal Norte Multipropósito, Terminal de Contenedores – Zona Sur, y Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales), Terminal Portuario de Paita, Terminal Portuario General San Martín (Pisco) y el Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma. Finalmente, en octubre del año 2018 la APN en representación del Estado firmó el contrato de la concesión del proyecto de Modernización y Desarrollo del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, ubicado en La Libertad. Asimismo, existen otras instalaciones portuarias de uso público, que son administrados por la Empresa Nacional de Puertos (en adelante ENAPU), entre los ellos los Terminales Portuarios de: Ilo, Huacho-Supe, Iquitos, Yurimaguas y el Malecón al Servicio del Perú en Arica. Del mismo modo, los



gobiernos regionales y municipales se encuentran administrando el Terminal Portuario de Chimbote y 10 embarcaderos en la selva.

- **Política Portuaria Nacional.-** En esta sección se desarrollan los principales pilares que dirigen la Política Portuaria Nacional y la Política Nacional del Sector Transporte.
- **Terminales Portuarios y su Clasificación.-** En esta sección se evalúan los tipos de terminales portuarias y su clasificación. Por la titularidad de sus obras e instalaciones, los puertos o terminales portuarios pueden ser públicos o privados; mientras que, por la ocupación y uso de sus obras e instalaciones o por la fórmula de administración de éstas, con independencia de su titularidad, pueden ser de uso general o público, y de uso exclusivo o privado. Asimismo, por la actividad esencial que en ellos se desarrolla pueden ser multipropósito o especializados; por su ubicación, pueden ser marítimos, fluviales y lacustres; y, por su alcance y ámbito, pueden ser nacionales o regionales.

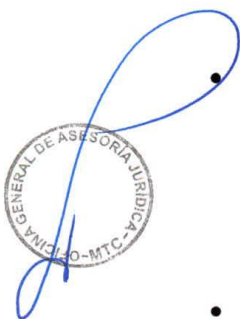
### c) DIAGNÓSTICO DEL SPN

- **Modernización en la Gestión Pública.-** Como resultado de la modernización de la Gestión Pública en el sector portuario, se crea la APN, con la finalidad de promover e incentivar la competitividad e inversión privada en la prestación de servicios portuarios. Del mismo modo, el Estado peruano viene impulsando y articulando el proceso de modernización en las entidades públicas, con la finalidad de impactar positivamente en el bienestar del ciudadano. Para ello, ha implantado políticas de simplificación administrativa y calidad regulatoria, a fin de eliminar procedimientos que resulten innecesarios.
- **Inversiones del SPN.-** Se detallan los tipos de modalidades para la inversión en infraestructura portuaria, estas son: Asociaciones Público Privadas (APPs), Derecho de Uso de Área Acuática y Franja Ribereña, Obra Pública. Así también, se detallan los montos en que se han incurrido para el proceso de habilitación e implementación de infraestructura portuaria.
- **Logística Portuaria.-** Las comunidades portuarias surgen como una iniciativa para coordinar las acciones conjuntas entorno a la cooperación, articulación, diálogo, formulación de propuestas, solución de conflictos y el impulso y promoción de gestiones para mejorar los servicios de interés común, tanto para los actores públicos y privados.
- **Conectividad Vial.-** Las arterias viales que conectan a los principales núcleos de abasto con el puerto del Callao, son de vital importancia para el tránsito de mercancía en dirección puerto-ciudad, y en viceversa. Actualmente se están realizando y se han formulado proyectos que faciliten el transporte de carga y de personal colaborador, tales como el monitoreo y uso de vías exclusivas y las líneas de metro. De igual modo, la conectividad vial brinda el soporte para el desarrollo del transporte intermodal.
- **Seguridad en la cadena logística.-** Referida a la prevención de accidentes y los riesgos operacionales, así como también la prevención de las actividades relacionadas al tráfico ilícito de drogas.
- **Las nuevas tecnologías aplicadas a la Gestión de los puertos.-** La APN se encuentra activamente generando nuevas tecnologías para el mejor funcionamiento del SPN, precisando los siguientes instrumentos tecnológicos como: Port Community System (PCS), Port Management System (PMS),



Plataforma Business Process Management (BPM), Sistema de Información Geográfica (GIS), Implementación del Sistemas de citas en el puerto del Callao.

- **Servicios Portuarios.-** La APN, tiene entre sus atribuciones desarrollar actividades en las zonas portuarias, a fin de permitir la correcta explotación de los servicios, bajo condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no-discriminación. Entre estas tenemos: Mantenimiento integral preventivo del sistema de señalización y balizamiento del canal de acceso al puerto del Callao, Avituallamiento y transporte de personas en el puerto del Callao, Servicios de Estadísticas Operativas del SPN, Movimiento de contenedores y naves.
- **Protección Ambiental Portuaria.-** El Perú tiene por objeto asegurar el desarrollo sostenible del país mediante la prevención, protección y recuperación del ambiente y sus componentes.
- **Gestión del Conocimiento.-** La gestión del conocimiento en materia portuaria comprende dos segmentos claramente identificables: el de los trabajadores portuarios y el de ejecutivos y/o funcionarios de la comunidad portuaria. Ambos segmentos, de conformidad con las normas vigentes, la APN gestiona los programas de capacitación y ello se enmarca en una atribución mayor como es la relacionada con el mandato que tiene la APN de “promover y desarrollar una cultura de mar”, desde una perspectiva portuaria.
- **Transporte Fluvial.-** Desarrollar infraestructura portuaria fluvial en las diferentes comunidades amazónicas que permitan el comercio doméstico e internacional.
- **Integración Puerto-Ciudad.-** Se propone la colaboración entre puertos y ciudades, de negociación, de alineación y conciliación de intereses, de superación de conflictos y de concertación de acuerdos; la construcción de pensamiento estratégico, la formulación de directrices de actuación, el impulso de proyectos específicos y la monitorización de su ejecución y gestión; de igual manera la gestión de la responsabilidad social.
- **El transporte de Cabotaje.-** En esta sección se aborda las características del transporte a través de la costa, sus volúmenes y los tipos de carga. La **conexión** de los puertos nacionales con las diversas líneas de servicio regular hacia puertos de diversos países.
- **Proyecciones de carga de los terminales portuarios de uso público y privado.-** Se ha actualizado las proyecciones expresadas en tasa de **participación** y frecuencia de tráfico, en los terminales de uso público o privado.
- **Lineamientos para la elaboración los planes regionales de desarrollo portuario y planes maestros.-** Se constituyen para la elaboración de los Planes **Regionales** de Desarrollo Portuario por parte de las APR ya constituidas o por constituirse, así como los Planes Maestros elaborados, contribuirán a enriquecer de manera continua el desarrollo del SPN, así como mantener actualizado el PNDP.
- **Plan Regional de Desarrollo Portuario.-** Documento técnico, dinámico y flexible elaborado dentro del marco de los lineamientos establecidos por el PNDP, la LSPN y el Reglamento de la LSPN, en concordancia con los planes de desarrollo urbano-provinciales.



- **Plan Maestro.-** Instrumento en donde se delimitan las áreas acuáticas y terrestres comprometidas en el desarrollo del puerto o terminal portuario de titularidad pública o privada y las futuras que serán requeridas.

d) **DIAGNÓSTICO COMPETITIVO.-** Habiendo descrito la situación actual del SPN, considerando las inversiones efectuadas y por desarrollar en la infraestructura portuaria, precisando diversas acciones que se están realizando para mejorar la cadena logística portuaria, así como la proyección de las cargas de los terminales de uso público y privado, se ha elaborado una matriz FODA, identificando las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas que describen el Diagnóstico Competitivo del SPN.

#### e) MISIÓN Y VISIÓN DEL SPN

- **Misión:** Promover la eficiencia de los servicios y actividades portuarias en los puertos marítimos, fluviales y lacustre a nivel nacional, a través del fortalecimiento de la competitividad en los puertos, como parte estratégica de la cadena logística intermodal, con el fin de contribuir al desarrollo económico, sostenible y social del país.
- **Visión:** Impulsar el posicionamiento de los principales terminales portuarios del país en la región de la Costa Oeste de Sudamérica, a través de la **eficiencia**, calidad y competitividad de los servicios portuarios, infraestructura moderna y segura, mediante el desarrollo en innovación tecnológica, alcanzado una mayor conectividad en la cadena logística intermodal.

f) **MARCO ESTRATÉGICO DEL SPN.-** Promover y fomentar la iniciativa privada a través de las modalidades de inversión, que, en conjunto con las instituciones de gobierno, confluyan hacia la modernización del SPN, recategorizando la infraestructura portuaria, las cadenas logísticas e intermodales, la innovación tecnológica; propiciando así, las buenas prácticas en materia portuaria. De igual modo, se podrá articular el espacio geográfico que permitirá el desarrollo de la ciudad-puerto, impulsando la competitividad y productividad de SPN, siguiendo un marco de protección ambiental.

g) **LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL SPN.-** En esta sección se plantean las cinco (05) líneas estratégicas para la conducción del SPN, siendo estas: (i) Promover el fortalecimiento del marco jurídico del SPN; (ii) Potenciar la modernización de infraestructuras y la conectividad; (iii) Fomentar la competitividad de los servicios y actividades portuarias en el SPN; (iv) Impulsar la comunidad logística portuaria, como valor agregado a la cadena logística intermodal, con la integración de innovación y desarrollo tecnológico; e, (v) Integrar en el territorio de manera sostenible la relación puerto - ciudad.

### III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Conforme a lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Supremo N° 008-2006-JUS, Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, el análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos, los impactos y efectos que tienen la 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, en su defecto, posibilita apreciar analíticamente los beneficios y costos no cuantificables. La necesidad de la norma debe estar justificada dada la naturaleza de los problemas, los costos y beneficios probables y los mecanismos alternativos para solucionarlos.

La aplicación de esta norma generará una serie de beneficios, entre los que podemos destacar:

- El fortalecimiento del marco jurídico del SPN promoverá una estructura sólida para el desarrollo de actividades portuarias, regulando la dinámica del comercio interno y externo brindando obligaciones y derechos de los diversos actores (públicos y privados) involucrados en su desarrollo.
- El desarrollo sostenible de infraestructuras portuarias permitirá la reducción de los impactos ambientales proveniente de las actividades portuarias
- La mejora de los niveles de competitividad y calidad en la prestación de los servicios y actividades portuarias permitirá la reducción de los costos portuarios en la cadena logística.
- Reducción de inseguridad en las actividades y servicios portuarios y mantenimiento de los niveles de protección de los terminales portuarios.
- El desarrollo de nuevas comunidades portuarias a nivel nacional permitirá la articulación de los actores entorno a sus intereses comunes y a la planificación consensuada
- Promover la integración intermodal en la cadena logísticas, esto es, incluir y articular los distintos tipos de transporte para el traslado de carga.
- El desarrollo de Sistemas de Tecnologías de Información facilitará el tratamiento de data referentes a las cargas, su ubicación, volumen, identificación, destino, tipo. Asimismo, permitirá una gestión eficiente de la carga.
- La integración puerto-ciudad permitirá reorganizar el espacio físico, el consenso de actividades e intereses por parte de los puertos y sus ciudades.



En relación a la presente propuesta normativa, no irrogará gastos adicionales al Estado, ni demandará la aplicación de recursos públicos para su implementación.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que el proyecto se enfoca en permitir el acceso a información técnico-económica sobre el negocio naviero portuario, así también facilitar las herramientas esenciales para el planeamiento portuario, generando el incremento de la inversión pública y privada destinada a las actividades y servicios portuarios, así como, oportunidades de nuevos emprendimientos para los administrados.



#### **IV. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA**

El proyecto normativo solo guarda vinculación con el Decreto Supremo que lo precede no afectando otras normas vigentes.