

DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO EN LO REFERENTE AL NUEVO TERMINAL DE MINERALES DEL TERMINAL PORTUARIO DEL CALLAO

EXPOSICION DE MOTIVOS

La presente iniciativa tiene como finalidad promover la modificación del Plan Nacional de Desarrollo Portuario - PNDP - a fin de considerar en dicho Plan una tercera alternativa para el desarrollo de un nuevo terminal de minerales en el Terminal Portuario del Callao.

De acuerdo con el numeral 4.1 del artículo 4 de la Ley No. 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, modificada por el Decreto Legislativo No. 1022, en adelante la Ley, el PNDP es el documento técnico normativo elaborado por la Autoridad Portuaria Nacional - en lo sucesivo APN - que tiene como objetivo orientar, impulsar, ordenar, planificar y coordinar el desarrollo, modernización, competitividad y sostenibilidad del Sistema Portuario Nacional; dicho Plan es aprobado por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones en el marco de la política del Sector Transportes y Comunicaciones.

El artículo 11.1 de la Ley, dispone que los proyectos de inversión en infraestructura portuaria nueva de titularidad y uso público deben encontrarse previstos en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Asimismo, el literal a) del artículo 24 de la Ley establece como una de las competencias de la APN la de elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el PNDP, compatible con objetivos y estrategias de desarrollo autosostenible. En tal sentido, dado que el proyecto de infraestructura portuaria que se pretende incorporar es uno de titularidad y uso público, el mismo debe ser incluido en el PNDP.

En cuanto a los fundamentos técnicos se tiene que la necesidad de modificar el PNDP, en la parte relativa al desarrollo portuario a corto plazo relacionado con las alternativas de modernización y desarrollo de un nuevo terminal de minerales en el Terminal Portuario del Callao se tiene que el referido Plan en el numeral 5.3.1.4 bajo el título "Nuevo Terminal de Minerales del Callao", plantea dos alternativas:

- **Alternativa 1: Construcción del muelle No. 6 mediante un sistema de dolphins paralelo al muelle No. 5.**

Considera la construcción de un muelle paralelo al muelle No. 5 (muelle tipo espigón) en un área contigua al actual Terminal Pesquero del Callao, cuya longitud de atraque se estima en 300 m., con profundidades de por lo menos -12 m.

- **Alternativa 2: Construcción del muelle No. 6 tipo marginal contiguo al Terminal Pesquero Artesanal del Callao.**

Esta alternativa consiste en la construcción del muelle No. 6 dedicado a la movilización de concentrados de minerales y líquidos (ácido sulfúrico y otros combustibles blancos). Este muelle se localizaría sobre la zona del antiguo muelle de ganado y de los terminales pesquero artesanal y zonal del Callao, cuya longitud se estima en 300 m., siendo necesarias actividades de dragado para alcanzar profundidades de - 12 m.



Son Lineamientos de la Política Portuaria Nacional, entre otros: la promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional; la promoción, preservación y mejora del patrimonio portuario nacional; y la protección y cuidado del medio ambiente, con arreglo a la legislación sobre la materia. Precisamente, en función a la necesidad impostergable de lograr para la población condiciones medio ambientales favorables se consideró prioritario dar solución a la problemática del embarque, transporte y manipuleo de mineral en el Terminal Portuario del Callao.

La solución a esta grave problemática exige la pronta mecanización del sistema de embarque, el cual implica la instalación de fajas transportadoras totalmente herméticas desde los depósitos hasta los buques, con embarcadores automáticos que aseguren la no contaminación. Sin embargo, la solución al tema de la contaminación ambiental no conlleva a limitar la alternativa que en el futuro mediato se cuente con un terminal especializado en minerales.

Se han evaluado las dos alternativas propuestas en el PNDP y se considera que su ejecución demandaría más tiempo de lo previsto, por las razones siguientes:

- Para que sea factible la alternativa 1 será necesario reubicar el terminal pesquero artesanal, por razones que tienen que ver con la seguridad de la instalación portuaria y de los buques –en aplicación del Convenio SOLAS y del Código PBIP, lo cual además, mejoraría la seguridad del puerto y reduciría el tráfico de embarcaciones menores. Adicionalmente debe determinarse la viabilidad y priorización de los proyectos del SIMA PERU S.A., pues dificultarían la operatividad del muelle de minerales. En esta línea sería conveniente analizar el proyecto de construcción que tiene previsto ejecutar la Marina de Guerra del Perú - MGP - pues se proyecta instalar un *Sincrolift* para izar embarcaciones, concretamente los submarinos de la MGP, el cual estaría muy cerca del muelle espigón, situación que podría obstaculizar las maniobras en dicha zona.

Esta alternativa requiere además solucionar lo concerniente con el área de las instalaciones de ANDESA, que obstaculizarían su operación, si es que se construyera el referido muelle espigón.

Estas acciones conllevan a tiempos aun no definidos, pero superiores a los 5 años.

- En cuanto a la alternativa 2 sería necesario expropiar las áreas contiguas - ANDESA - y trasladar el Terminal Pesquero Artesanal a una nueva ubicación, situación que podría demandar un plazo indeterminado, que podría fluctuar entre 5 y 10 años. En este aspecto se han efectuado coordinaciones con el Gobierno Regional del Callao, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de la Producción. Es oportuno anotar que no es posible visualizar una solución en el mediano plazo que haga factible la construcción de un nuevo Terminal Pesquero del Callao en Ventanilla, que permita viabilizar dicha alternativa.

Considerando que los pescadores que laboran en el Terminal Pesquero Artesanal residen en el Asentamiento Humano Puerto Nuevo, ello implicaría además un tratamiento especial para diseñar un programa de reubicación de familias.

Con la finalidad de viabilizar la solución a la problemática del transporte, manipuleo y embarque de concentrados de minerales en el TP Callao, además que se exige una solución al problema de contaminación, se ha considerado conveniente plantear otras



alternativas que sean factibles de ejecución en el corto plazo, habiéndose propuesto una tercera opción consistente en:

Alternativa 3: Construcción del muelle No. 6 colindante al rompeolas norte del Terminal Portuario del Callao.

Considera la construcción de un muelle colindante al rompeolas norte del Terminal Portuario del Callao, cuya longitud mínima de atraque se estima en 200 m., con profundidades marina de por lo menos -12 m.

Esta alternativa contempla la instalación de un sistema hermético de fajas transportadoras para trasladar los concentrados de minerales entre los almacenes de minerales y el muelle propuesto. Asimismo, debe incluir un sistema de embarque - shiploader - en el muelle y un sistema de preparación de embarque que garantice la fluidez y eficiencia del sistema.

Se considera que el rompeolas norte será protegido con una cortina de pilotes de acero, de manera de no afectar su estabilidad. La faja transportadora accederá al muelle de minerales, por el lado de mar sin tocar el rompeolas ni las tuberías de petróleo, para lo cual se contaría con el apoyo de pilotes de acero u otra alternativa similar. La ubicación del muelle colindante al rompeolas norte debe ser analizada sobre la base de un estudio de maniobras de nave y la seguridad de las operaciones en las instalaciones portuarias existentes.

En cuanto a la exigencia de prepublicar el proyecto de Decreto Supremo, de conformidad con lo previsto en el artículo 14 del Decreto Supremo No. 001-2009-JUS, cabe señalar que dicha publicación resulta innecesaria, por tratarse de un proyecto de norma que incorpora una alternativa adicional para el nuevo terminal de embarque de minerales en el Terminal Portuario del Callao, lo cual no afecta ni restringe derechos o intereses de terceros.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La promulgación del presente Decreto Supremo no generará costos para el Estado ni demandará la aplicación de recursos públicos para su implementación puesto que sólo incluye en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario una alternativa para el desarrollo portuario de titularidad y uso público.

INCIDENCIA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente Decreto Supremo se enmarca dentro del ordenamiento legal vigente modificando el Plan Nacional de Desarrollo Portuario aprobado por Decreto Supremo No. 006-2005-MTC y modificado por los Decretos Supremos Nos. 011, 014 y 046-2008-MTC, y Nos. 004, 018, 019, 021 y 040-2009-MTC, y Nos. 007, y 010-2010-MTC, en lo referente al nuevo Terminal de Minerales del Callao.

