



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 25 de abril de 2025

OFICIO N° 125-2025-PR

Señor

**EDUARDO SALHUANA CAVIDES**

Presidente del Congreso de la República

Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con la finalidad de comunicarle que, al amparo de las facultades concedidas por el artículo 118° numeral 19) de la Constitución Política, se ha promulgado el Decreto de Urgencia N° 004 -2025, Decreto de Urgencia que aprueba medidas extraordinarias y urgentes en materia económica y financiera para la ejecución de intervenciones prioritarias para optimizar las actividades portuarias en el Puerto del Callao.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

**DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA**  
Presidenta de la República

**GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA**  
Presidente del Consejo de Ministros

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON  
PRESIDENTA DEL CONSEJO DE MINISTROS



**DECRETO DE URGENCIA**  
**N° 004 -2025**

**DECRETO DE URGENCIA QUE APRUEBA MEDIDAS EXTRAORDINARIAS Y URGENTES EN MATERIA ECONÓMICA Y FINANCIERA PARA LA EJECUCIÓN DE INTERVENCIONES PRIORITARIAS PARA OPTIMIZAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS EN EL PUERTO DEL CALLAO**

**LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA**

**CONSIDERANDO:**

Que, de conformidad con el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, constituye una atribución del Presidente de la República, dictar medidas extraordinarias, mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional y con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;

Que, la significativa congestión vehicular desde y hacia el Puerto del Callao se ha agravado a partir del incremento repentino de la actividad comercial internacional del transporte de mercancías, generada por el aumento de los volúmenes de exportación e importación nacional, debido a la caída de precios internacionales, la congestión de puertos a nivel internacional, la saturación de los almacenes extraportuarios, entre otros factores;

Que, la Autoridad Portuaria Nacional, mediante Oficio N° 0116-2025-APN-PD, remite el Informe Técnico Legal N° 0032-2025-APN-UAJ-DIPLA-DOMA, mediante el cual se ha informado un inusual pico de demanda de carga general que supera la capacidad de los Terminales Portuarios del Callao, pese a que se cumplen con los criterios contractuales de productividad. Asimismo, dicha entidad señala que los tiempos de espera en bahía, para los buques de carga general, se han incrementado como consecuencia del reparto de recursos entre los lados tierra y mar de la terminal;

Que, como consecuencia de este inesperado aumento de la demanda de carga general, el transporte terrestre de carga también se ha incrementado, agravando la problemática existente de congestión vehicular en las vías de acceso al Puerto del Callao, repercutiendo en los niveles de eficiencia en las operaciones de transporte de carga hacia y desde el Puerto del Callao;



MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON  
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS



Que, la problemática expuesta se traduce en altos costos logísticos e inseguridad ciudadana focalizada en las zonas congestionadas, lo que genera un impacto negativo en la competitividad del comercio exterior y un desmedro al desarrollo económico del país. Al mismo tiempo, perjudica la percepción de la comunidad internacional acerca de la eficiencia y seguridad del nodo logístico del Puerto del Callao;

Que, como respuesta a la necesidad de mitigar el impacto negativo en el transporte de carga, es urgente implementar un espacio físico de espera de camiones como elemento mitigador de la gran congestión vehicular antes descrita, generando, además, mejoras en la seguridad de los usuarios y transportistas;



Que, por otro lado, en el caso particular del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, además del problema derivado del incremento repentino de la actividad comercial internacional del transporte de mercancías antes mencionado y del incremento del tiempo de permanencia de las naves de carga en el Muelle 5D, existe un elemento adicional que restringe aún más su capacidad operativa para atender los buques que ingresan y salen del referido terminal; esto es la superposición de las actividades portuarias con las actividades de pesca artesanal, por la presencia de embarcaciones de pesca artesanal en las áreas de maniobras de sus Amarraderos D y E del Muelle 5;



Que, dicha superposición de actividades restringe el espacio para la realización de las maniobras de amarre y desamarre de los buques de carga en los Amarraderos D y E del Muelle 5, así como las actividades de los remolcadores que apoyan estas maniobras, las mismas que resultan inseguras y peligrosas, poniendo en riesgo la vida e integridad de los pescadores artesanales, generando además el riesgo de daño a sus embarcaciones; afectando, de igual manera, la operatividad del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao; sin perjuicio de las pérdidas económicas que se generarían para el erario público como consecuencia de una menor actividad de comercio exterior;



Que, el proceso de desocupación del total del área acuática de los amarraderos D y E del Muelle 5 requiere una intervención multisectorial, dado que, las medidas propuestas destinadas a solucionar el problema público identificado, requieren para su implementación la participación de: i) el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; ii) la Autoridad Portuaria Nacional – APN (adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones); iii) la Dirección General de Capitanías y Guardacostas – DICAPI (dependiente del Ministerio de Defensa); y iv) el Ministerio de la Producción (en adelante, PRODUCE);



Que, a efectos de evitar los importantes perjuicios expuestos, resulta imprescindible autorizar de forma excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a utilizar las reglas especiales que se describen en el presente Decreto de Urgencia, de forma que puedan realizarse intervenciones por parte de las referidas entidades, en el corto plazo para revertir las situaciones descritas previamente;



Que, la gravedad de las situaciones identificadas demanda la adopción de medidas urgentes en materia económica y financiera que permitan disponer de los recursos y las habilitaciones normativas necesarias para realizar intervenciones urgentes e inmediatas que tengan como finalidad ejecutar diversas intervenciones prioritarias para optimizar los servicios y las actividades se realizan en el Puerto del Callao, así como mitigar los riesgos operacionales y de seguridad en dichas actividades portuarias;



G. SANTIVANEZ

En uso de las facultades conferidas en el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;

### DECRETA:

#### Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas extraordinarias y urgentes, en materia económica y financiera, que permitan al Estado peruano ejecutar de manera célere las intervenciones prioritarias para atender diversas situaciones que ponen en riesgo y/o restringen los servicios y las actividades que se realizan en el Puerto del Callao, de acuerdo con lo siguiente:

- Intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao.
- Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

#### Artículo 2.- Finalidad

El presente Decreto de Urgencia tiene como finalidad ejecutar diversas intervenciones prioritarias para optimizar los servicios y las actividades que se realizan en el Puerto del Callao, así como mitigar los riesgos operacionales y de seguridad en dichas actividades.

#### Artículo 3.- Intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao

3.1 Autorizar, de manera excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previa evaluación, a suscribir actas de acuerdo para encargar a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, la ejecución de las siguientes intervenciones, que no forman parte de las obligaciones contractuales de los concesionarios, a fin de implementar un espacio físico de espera de camiones:

- Evaluaciones geológicas.
- Nivelación de terreno.
- Refuerzo estructural.
- Instalación de luminarias.
- Cerco perimétrico total.
- Demolición de infraestructura (muros, entradas).
- Nueva área de acceso para camiones de carga.
- Estructura e instalación de servicios higiénicos básicos.

3.2 Las intervenciones se efectuarán dentro de un área de 3.6 hectáreas ubicadas dentro de un predio de 207 591,65 m<sup>2</sup> (equivalente a 20.76 hectáreas), ubicado en el distrito del Callao y provincia Constitucional del Callao, inscrito en la Partida Registral N° 70712995 del Registro de Predios de la Oficina Registral del Callao, sobre el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene un derecho de superficie inscrito en la Partida Registral N° 70757656 del Registro de Predios de la Oficina Registral del Callao.



3.3 La inversión aproximada para la ejecución de las intervenciones indicadas en el numeral 3.1 del presente artículo, es de US\$ 9,000 000.00 (nueve millones con 00/100 dólares de los Estados Unidos de América).

3.4 Las actas de acuerdo señaladas en el numeral 3.1 del presente artículo establecen, entre otros, los aspectos vinculados al plazo de ejecución y a los pagos por la supervisión que efectúe el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). De manera previa a su suscripción, se debe contar con el respectivo expediente técnico aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, mediante Resolución de Acuerdo de Directorio.

3.5 Para la suscripción de dichas actas de acuerdo no será de aplicación la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, de modo que no se requerirá seguir el procedimiento de modificación contractual regulado en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. El financiamiento directo de las intervenciones es asumido por las empresas concesionarias y es reembolsado por el Concedente conforme a lo previsto en el artículo 5 del presente Decreto de Urgencia.

3.6 Facultar al OSITRAN a realizar las labores de supervisión y valorización de las intervenciones debidamente acreditadas y sustentadas. Las actas de acuerdo establecerán los montos vinculados a los pagos de supervisión.

3.7 Habilitar a la Autoridad Portuaria Nacional para que determine el mecanismo a través del cual se realizará la operación y mantenimiento de las intervenciones prioritarias para optimizar las actividades portuarias.

#### Artículo 4.- Condiciones para las Intervenciones autorizadas

Autorizar excepcionalmente a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, que suscriban actas de acuerdo en el marco del presente Decreto de Urgencia, a realizar intervenciones en áreas no concesionadas, bajo las siguientes condiciones:

- Comunicar a la Autoridad Ambiental Competente las medidas de manejo implementadas, a través del Formato de Acción, dentro de los treinta (30) días hábiles posteriores a su culminación. Dicho formato es aprobado mediante resolución directoral de la Dirección General de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a más tardar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la vigencia del presente Decreto de Urgencia.
- Los permisos, títulos habilitantes y/o autorizaciones necesarias para la ejecución de dichas intervenciones se entienden como aprobados automáticamente, con la sola aprobación del expediente Técnico aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional a que hace referencia el numeral 3.2 del artículo 3 del presente Decreto de Urgencia; debiendo comunicar las intervenciones desarrolladas a las entidades competentes, adjuntando los documentos correspondientes, en un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles, posteriores a la culminación de las intervenciones.
- La Autoridad Portuaria Nacional suscribe el Acta de Recepción de las Intervenciones al término de su ejecución, de acuerdo con lo previsto en el Expediente Técnico aprobado para dicho propósito.



**Artículo 5.- Reconocimiento de las Intervenciones Ejecutadas**

Habilitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que, una vez suscrita el Acta de Recepción de las Intervenciones indicada en el literal c) del artículo 4 del presente Decreto de Urgencia, efectúe con sus recursos el reembolso de los costos y gastos incurridos por la empresa concesionaria, según las valorizaciones aprobadas por el OSITRAN.

**Artículo 6.- Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao**

6.1 Autorizar a la Autoridad Portuaria Nacional a otorgar un Incentivo Especial por concepto de: i) reubicación o ii) disposición final (desguace), a favor de los propietarios y los poseedores de embarcaciones que se encuentren en el área acuática de la concesión y/o en la zona de maniobras de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (en adelante, el "Área Acuática a Desocupar") y que hayan sido reconocidos en el proceso de empadronamiento señalado en el artículo 7 del presente Decreto de Urgencia.



6.2 La Autoridad Portuaria Nacional, mediante una única Resolución de Acuerdo de Directorio, aprueba el monto que le corresponda a cada uno de los Beneficiarios de los Incentivos Especiales, a efectos de proceder con lo indicado en el numeral 8.3 del artículo 8 del presente Decreto de Urgencia.

**Artículo 7.- Proceso de Empadronamiento**

7.1 El empadronamiento para la liberación del Área Acuática a Desocupar identifica a los propietarios y poseedores de las embarcaciones que reciban el Incentivo Especial por reubicación o por disposición final (desguace); conforme al siguiente proceso:



- a) La DICAPI realiza una verificación de campo respecto a las embarcaciones que se encuentren en el Área Acuática a Desocupar, a fin de realizar un listado de las mismas, identificando aquellas que cuenten con matrícula y aquellas que no cuenten con matrícula, así como su estado de operatividad y su condición. Dicho listado será elaborado en un plazo de veinte (20) días calendario desde la vigencia del presente Decreto de Urgencia, y no podrá ser modificado con posterioridad.
- b) Dicho listado es remitido al Ministerio de la Producción, a fin de que verifique, los permisos de pesca de las embarcaciones, detallando en dicho documento las que realizaron esfuerzos pesqueros en el Puerto del Callao y remita el listado con dicha información al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en un plazo no mayor a diez (10) días calendario desde que recibe el listado.
- c) Sobre la base de la información a la que se refieren los literales a) y b) precedentes, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo máximo de sesenta (60) días calendario, elabora el padrón con las embarcaciones cuyos propietarios o poseedores se hayan acogido al proceso de: (i) disposición final (desguace), o; (ii) reubicación al área de fondeadero correspondiente.

Para la elaboración de dicho padrón, los propietarios o poseedores de las embarcaciones deben:

- c.1 Acreditar su propiedad o posesión en torno a alguna de las embarcaciones listadas en el literal a) del presente numeral.



MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCÓN  
SECRETARÍA DEL CONSEJO DE MINISTROS



- c.2 Acogerse al proceso de disposición final (desguace) o al proceso de reubicación.
- c.3 Presentar el documento que acredita la cancelación de la matrícula correspondiente emitido por DICAPI, en caso de acogerse al proceso de disposición final (desguace), para posteriormente suscribir con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Acta de Transferencia Especial de la embarcación.
- c.4 Suscribir con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según corresponda:
- i) El Acta de Transferencia Especial de la embarcación, para su posterior disposición final (desguace), o
  - ii) El Acta de Compromiso Incondicional e Irrevocable de Desocupación total del Área Acuática a Desocupar (en adelante el "Acta de Compromiso de Desocupación"); el cual comprende el compromiso de la desocupación de todas las embarcaciones del Área Acuática a Desocupar, y su reubicación por parte del propietario o poseedor en el área de fondeadero correspondiente.

7.2 Los propietarios y poseedores de embarcaciones para ser beneficiarios del Incentivo Especial por concepto de: i) reubicación o ii) disposición final (desguace), deben suscribir las actas antes mencionadas, según corresponda.

#### Artículo 8.- De la entrega de los Incentivos Especiales

8.1 Autorizar a la Autoridad Portuaria Nacional, en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario, contado a partir de la culminación del plazo indicado en el numeral 9.1 del artículo 9 del presente Decreto de Urgencia, a aprobar mediante Resolución de Acuerdo de Directorio: (i) la metodología para el cálculo del monto de los Incentivos Especiales, la cual contempla criterios objetivos y estandarizados, así como, (ii) las demás condiciones para el otorgamiento de los Incentivos Especiales:

- a) Para el caso del Incentivo Especial por concepto de reubicación, el monto del Incentivo Especial se basa, como mínimo, en los siguientes criterios: i) tamaño de la embarcación, ii) condición operativa de la embarcación, iii) costos incrementales, y; iv) período de compensación.
- b) Para el caso del Incentivo Especial por concepto de disposición final (desguace), el monto del Incentivo Especial se basa en los siguientes criterios: i) características, y ii) condición, de la embarcación.

8.2 El pago de los Incentivos Especiales debe efectuarse posteriormente a la liberación total del Área Acuática a Desocupar, como consecuencia de la implementación del proceso de: i) disposición final (desguace) o ii) reubicación al área de fondeadero correspondiente.

8.3 El pago de los Incentivos Especiales en favor de los Beneficiarios, se gestiona y realiza, por única vez, a través de la Autoridad Portuaria Nacional, en dos (2) fases sucesivas desde la suscripción de las Actas indicadas en el literal c.4 del numeral 7.1 precedente.

8.4 La primera fase es aquella en la que se realiza la consignación notarial de cheques en favor de los Beneficiarios a la firma de las actas antes mencionadas en un plazo de 3 días desde su suscripción; y la segunda fase, es aquella en la que se entregan los cheques a los beneficiarios previa presentación de la constancia de desocupación efectiva emitida por la Autoridad Portuaria Nacional.

8.5 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, con el apoyo técnico de la Autoridad Portuaria Nacional, define las acciones necesarias para consignar judicialmente el Incentivo Especial de aquellas embarcaciones que habiendo sido ubicadas por la DICAPI no registren un propietario.

#### Artículo 9.- Reubicación de embarcaciones

9.1 De forma previa al proceso de empadronamiento descrito en el artículo 7 del presente Decreto de Urgencia, la DICAPI, a solicitud del Autoridad Portuaria Nacional, en un plazo de treinta (30) días calendario de publicado el presente Decreto de Urgencia, define el lugar de reubicación al que se trasladan las embarcaciones ubicadas en el Área Acuática a Desocupar, la misma que debe estar fuera de la zona de operaciones de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao.

9.2 En el lugar de reubicación definido por la DICAPI, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa, con opinión de la DICAPI, un sistema de anclaje y de boyas para las embarcaciones pesqueras que no se hayan acogido al proceso de disposición final (desguace) y que deban ser trasladadas a dicha área.

9.3 Autorizar, de manera excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previa evaluación, a suscribir actas de acuerdo para encargar a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, la ejecución de lo señalado en el numeral 9.2 del presente artículo.

9.4 Autorizar, de manera excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al término del plazo del proceso de empadronamiento señalado en el artículo 7 del presente Decreto de Urgencia, a efectuar las acciones para el traslado, remolque o toda aquella acción que permita retirar a las embarcaciones del área acuática a desocupar y trasladarla al área de disposición final (desguace) o al área de fondeadero autorizado por la DICAPI.

9.5 Las acciones indicadas en el numeral 9.4 precedente pueden ser efectuadas a través de: i) la contratación de los servicios de remolque, o ii) la suscripción de actas de acuerdo para encargar a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao la ejecución de las acciones antes descritas.

#### Artículo 10.- Autorización para modificaciones presupuestarias

10.1 Para financiar la implementación de las intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, a las que hacen referencia los artículos 3 al 5 del presente Decreto de Urgencia, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los saldos de libre disponibilidad de su presupuesto institucional del Año Fiscal 2025 en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo establecido en el artículo 11 y en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, así como en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

10.2 Para financiar la implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, al que hacen referencia los artículos 6 al 9 precedentes, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel institucional durante el Año Fiscal 2025, hasta por la suma



MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCÓN  
SECRETARÍA DEL CONSEJO DE MINISTROS



de S/ 12,156,224 (DOCE MILLONES CIENTO CINCUENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO Y 00/100 SOLES), en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, a favor del Pliego 214. Autoridad Portuaria Nacional, con cargo a los saldos de libre disponibilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dichas modificaciones presupuestarias en el nivel institucional se aprueban mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas y el Ministro de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de este último.



10.3 Para efectos de la implementación de lo señalado en el numeral precedente, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los saldos de libre disponibilidad de su presupuesto institucional del Año Fiscal 2025 en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo establecido en el artículo 11 y en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, así como en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.



10.4 Los recursos materia de anulación por efecto de las modificaciones presupuestarias señaladas en los numerales 10.1 y 10.2 precedentes, no podrán ser objeto de demandas adicionales con cargo a los recursos a los que se refiere el artículo 53 del Decreto Legislativo N° 1440, ni con cargo a recursos autorizados mediante modificaciones presupuestarias en el nivel institucional aprobados a través de norma de cualquier rango.



#### Artículo 11.- Financiamiento

La implementación de las intervenciones señaladas en los artículos 3 al 9 se financian con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

#### Artículo 12.- Control Concurrente

Las intervenciones que se efectúen en el marco de la presente norma se encuentran sujetas al control concurrente.

#### Artículo 13.- Vigencia

El presente Decreto de Urgencia tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2025.

#### Artículo 14.- Refrendo

El presente Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Economía y Finanzas, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, Ministro de Defensa y el Ministro de la Producción.

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

#### PRIMERA.- Actividades complementarias para la desocupación total del Área Acuática a Desocupar

1. La DICAPI en coordinación con el Ministerio Público y la Policía Nacional del Perú, establece las medidas que permitan garantizar la seguridad de las embarcaciones durante su traslado al área de fondeadero correspondiente, así como la seguridad de la vida humana y el medio ambiente acuático.
2. La DICAPI en ejercicio de sus funciones realiza acciones de control y vigilancia en las áreas adyacentes a los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, a fin de efectuar labores de policía marítima

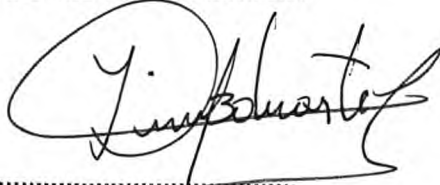


para el uso debido del área acuática, la seguridad y la protección de la vida humana. La DICAPI se encuentra facultada a suscribir convenios con los operadores portuarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao a efectos de coadyuvar al cumplimiento de la presente disposición.

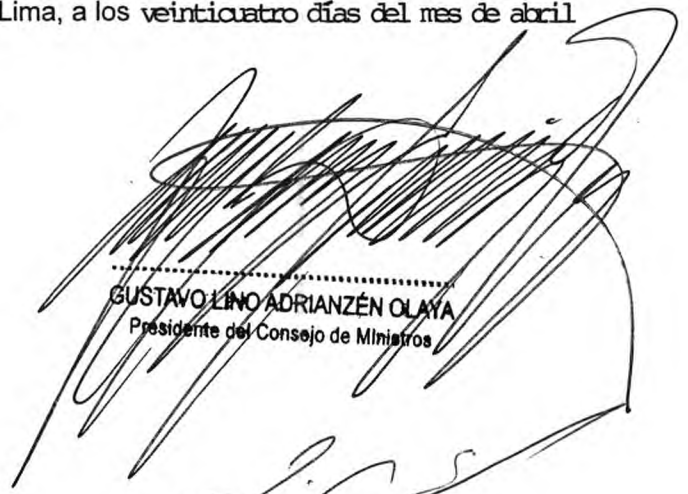
**SEGUNDA.- Liberación de áreas identificadas para intervenciones prioritizadas**

Las entidades públicas titulares registrales y posesionarias dispondrán las acciones necesarias para la liberación y entrega de las áreas ocupadas e identificadas para la ejecución de las intervenciones prioritizadas, establecidas y desarrolladas en los artículos 3 al 5 del presente Decreto de Urgencia.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinticuatro días del mes de abril del año dos mil veinticinco.



.....  
DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA  
Presidenta de la República



.....  
GUSTAVO LINO ADRIANZEN OLAYA  
Presidente del Consejo de Ministros



.....  
RAÚL PÉREZ REYES ESPEJO  
Ministro de Transportes y Comunicaciones



.....  
JOSÉ ANTONIO SALARDI RODRIGUEZ  
Ministro de Economía y Finanzas

.....  
VALTER ENRIQUE ASTUDILLO CHAVEZ  
Ministro de Defensa



.....  
SERGIO GONZALEZ GUERRERO  
Ministro de la Producción



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### DECRETO DE URGENCIA QUE APRUEBA MEDIDAS EXTRAORDINARIAS Y URGENTES EN MATERIA ECONÓMICA Y FINANCIERA PARA LA EJECUCIÓN DE INTERVENCIONES PRIORITARIAS PARA OPTIMIZAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS EN EL PUERTO DEL CALLAO

#### I. OBJETO:

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas extraordinarias y urgentes, en materia económica y financiera, que permitan al Estado peruano ejecutar de manera célere las intervenciones prioritarias para atender diversas situaciones que ponen en riesgo y/o restringen los servicios y las actividades que se realizan en el Puerto del Callao, de acuerdo con lo siguiente:

- Intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao.
- Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

#### II. FINALIDAD:

El proyecto normativo tiene como finalidad ejecutar diversas intervenciones prioritarias para optimizar los servicios y las actividades que se realizan en el Puerto del Callao, así como mitigar los riesgos operacionales y de seguridad en dichas actividades.

#### III. MARCO JURIDICO

##### 3.1 Marco Jurídico General

La Constitución Política del Estado, en sus artículos 58 y 44 respectivamente, señala que, la iniciativa privada es libre; que se ejerce en una economía social de mercado y que, bajo ese régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura; promoviendo el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

Asimismo, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 59, de la Constitución Política del Perú, *"El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria"*.

Por su parte, el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, constituye una atribución del Presidente de la República, dictar medidas extraordinarias, mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional y con cargo de dar cuenta al Congreso de la República.

En esa línea, el numeral 2 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que, los decretos de urgencia son normas con rango y fuerza de ley por las que se dictan medidas extraordinarias en materia económica y financiera, salvo materia tributaria. Se expiden cuando así lo requiere el interés nacional. Se fundamentan en la urgencia de normar situaciones extraordinarias e imprevisibles. Son aprobados por el Consejo de Ministros, rubricados por el Presidente de la República y refrendados por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Economía y Finanzas y, en los casos que corresponda, por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia esté referido.

Ahora bien, a propósito de los decretos de urgencia, el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente 0008-2003-AI, en el segundo párrafo del fundamento 59, ha señalado - a propósito de los decretos de urgencia - que: *"(...) escaparía a los criterios de razonabilidad exigir que el tenor económico sea tanto el medio como el fin de la norma, pues en el común de los casos la adopción de medidas económicas no es sino la vía que auspicia la consecución de metas de otra índole, fundamentalmente sociales."*

Siguiendo esta línea, en la sentencia 845/2021, recaída en el expediente 00001-2021-PI/TC, en su



fundamento 23, se mencionó que: "(...) los decretos de urgencia deben versar sobre "materia económica y financiera", lo que de acuerdo con el principio de separación de poderes, implica que dicha materia sea el contenido específico de la disposición (...); añadiéndose que "(...) la concreta regulación o estado de cosas que persigue la norma debe ser de naturaleza económica o financiera, o incidir directamente en el mercado, entre otros supuestos análogos"

De ambos pronunciamientos es posible identificar rasgos característicos de los decretos de urgencia. Así, por un lado, se tiene que estos adoptan el tenor económico y financiero como el medio para perseguir cierto estado de cosas que incidan en el mercado, o supuestos análogos, lo cual inevitablemente impacta en lo social, pues el modelo económico nacional se enmarca dentro de una economía social de mercado y en la creación de condiciones para que las actividades económicas privadas se desarrollen de manera libre y competitiva que redunde en mejores productos ofertados a precios competitivos para los consumidores y usuarios.

Por otro lado, mediante el Decreto Supremo N° 007-2022-JUS se aprueba el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, siendo que en su artículo 16 dispone los parámetros que deben cumplir los decretos de urgencia<sup>1</sup> son:

- a) **Excepcionalidad:** La norma debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto, y cuya existencia depende de la comprobación de datos fácticos determinados de manera técnica y que sean objetivamente identificables antes de su promulgación.
- b) **Necesidad:** Las circunstancias detectadas deben ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento legislativo para la expedición de leyes, pueda impedir la producción de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.
- c) **Transitoriedad:** Las medidas extraordinarias aplicadas no deben mantener vigencia por un tiempo mayor al estrictamente necesario para revertir la coyuntura adversa, lo cual debe señalarse de manera expresa en la norma a ser promulgada.
- d) **Generalidad:** El interés nacional que justifica la aplicación de la norma implica que los beneficios que genere su aplicación deben alcanzar a la comunidad en general. No puede circunscribir sus efectos en intereses determinados.
- e) **Conexidad:** Debe existir vinculación inmediata entre la medida a ser aplicada a través del decreto de urgencia y las circunstancias extraordinarias existentes que lo justifican."

Adicionalmente, el numeral 13.2 del artículo 13 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa establece que, "en los proyectos de decretos de urgencia, la exposición de motivos debe precisar de manera objetiva las circunstancias extraordinarias e imprevisibles cuyo riesgo inminente de que se extiendan constituye un peligro para la economía nacional o las finanzas públicas, conforme lo establecido por la Constitución Política del Perú, las normas vigentes, los precedentes del Tribunal Constitucional, así como lo dispuesto por el artículo 16 del presente reglamento".

En relación con las intervenciones incluidas en la norma propuesta, el marco jurídico particular aplicable, señala lo siguiente:

### 3.2 Marco jurídico particular

En relación con las intervenciones indicadas en los literales a), b) y c) del Objeto, el marco jurídico particular aplicable, señala lo siguiente en cada caso:

#### 3.2.1. Intervenciones en infraestructura logística para los terminales portuarios del puerto del Callao.

En este punto se propone la ejecución de determinadas intervenciones céleres en un área aproximada de 3.6 hectáreas ubicadas dentro del predio en donde, en el futuro, se desarrollará

<sup>1</sup> Al respecto, es oportuno indicar que, en la sentencia recaída sobre el Expediente N° 00004-2011-PI/TC (Fundamento 20), el Tribunal Constitucional ha señalado los parámetros que deben cumplir los decretos de urgencia, que son, precisamente, los recogidos por la norma infra legal.



el Proyecto "Creación del Antepuerto del Callao y Mejoramiento de vías de Acceso al Puerto y Antepuerto del Callao", cuya ejecución tomará en cuenta las intervenciones mitigadoras que se efectúen en virtud del Decreto de Urgencia.

Las intervenciones propuestas se realizan con la finalidad de contar de manera célere con un espacio físico (con infraestructura básica: cerco, luces, entre otros), para el estacionamiento temporal de camiones de carga que transitan de forma frecuente desde o hacia la zona de los puertos del Callao. Así, **estas intervenciones buscan mitigar** de forma importante las demoras en los procesos logísticos asociados al inusual incremento de la actividad portuaria intensiva y creciente que se desarrolla en la provincia constitucional del Callao; reduciendo, además, en forma colateral, el impacto negativo de la sobresaturación de tráfico vehicular que a diario afecta al transporte de carga y a otras modalidades de transporte.

El literal e) del artículo 2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito, dispone que el Servicio de Transporte de Personas es un servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente. Asimismo, el artículo 3 de la misma norma señala que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

Por su parte, los numerales 10 y 12 del artículo 3 del Decreto Supremo N° 034-2024-MTC, norma que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad Portuaria Nacional, señala que la Autoridad Portuaria Nacional, tiene – entre otras – la función de normar en lo técnico, operativo administrativo y ambiental el acceso a la infraestructura portuaria.

Mediante Decreto Supremo N° 027-2024-MTC, que aprueba el Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2024-2030, del 28 de diciembre de 2024, se aprobaron los requerimientos del Sistema Portuario Nacional para cumplir los lineamientos de la política portuaria nacional<sup>2</sup>, 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.

En consecuencia, del marco jurídico antes referido, la Autoridad Portuaria Nacional tiene la función de definir o proponer proyectos de acceso a la infraestructura portuaria, así como proyectos para la construcción y/o ampliación de infraestructura portuaria y su explotación, así como, el desarrollo de actividades y servicios portuarios, o de orden logístico y/o comercial, tal como la ejecución de las intervenciones propuestas en el Decreto de Urgencia.

### 3.2.2. Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

Por otra parte, para lograr hacer frente al incremento inusual de la actividad portuaria en el Callao en los últimos meses del 2024 e inicios del 2025, resulta necesario que el ingreso y salida de los buques de carga, así como los procesos logísticos de carga y descarga de productos, que se realizan dentro de las áreas acuáticas asignadas a los puertos, se desarrollen de forma fluida y sobre todo segura, para lo cual se hace necesario adoptar acciones inmediatas que permitan la reubicación de las actividades de pesca artesanal que actualmente se desarrollan en dichas áreas acuáticas, de forma que la circulación de las grandes embarcaciones que arriban a dicha área acuática pueda continuar realizándose de forma fluida pero sobre todo segura.

A tal efecto, el proceso de desocupación del total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E requiere una intervención multisectorial de: i) el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; ii) la Autoridad Portuaria Nacional – APN (adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones); iii) la Dirección General de Capitanías y Guardacostas – DICAPI (dependiente del Ministerio de Defensa); y el iv) el Ministerio de Producción (en adelante, PRODUCE).

<sup>2</sup> Los referidos lineamientos se encuentran señalados en el numeral I.2 del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.



De acuerdo con el artículo 2 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es un organismo del Poder Ejecutivo con personería jurídica de derecho público y constituye un pliego presupuestal. Asimismo, de acuerdo con el artículo 4 de la referida Ley, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente de manera exclusiva, entre otras, en materias vinculadas a infraestructura y servicios de transportes de alcance nacional e internacional.



De otro lado, mediante Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, se crea la Autoridad Portuaria Nacional, como Organismo Público Descentralizado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica, y financiera.



Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 034-2024-MTC, norma que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad Portuaria Nacional, se establece que la Autoridad Portuaria Nacional, es un Organismo Público Descentralizado encargado del Sistema Portuario Nacional (SPN), adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio, y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica, y financiera, y facultad normativa por delegación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



De otro lado, los numerales 10 y 12 del artículo 3 del referido Decreto Supremo señala que la Autoridad Portuaria Nacional, tiene – entre otras – la función de normar en lo técnico, operativo administrativo y ambiental el acceso a la infraestructura portuaria, así como el ingreso, permanencia y salida de las naves y de la carga en los puertos sujetos al ámbito de su competencia; los permisos para la navegación comercial de buques; y en lo pertinente, la apertura y cierre de los puertos, remolcaje, recepción y despacho, seguridad del puerto y de las naves, así como cualquier otra actividad existente o por crearse; así como, velar por el respeto de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones de los usuarios intermedios y finales en los puertos del ámbito de su competencia.



Mediante Decreto Ley N° 17824, Ley que crea el Cuerpo de Capitanías y Guarda-Costas como Cuerpo Auxiliar de Marina de Guerra, se establece que DICAPI es un Cuerpo Auxiliar de la Marina de Guerra del Perú, bajo la autoridad del Director General de Capitanías, para ejercer las funciones de Policía marítima, fluvial, lacustre y pesquera; de control y vigilancia del litoral, del tráfico acuático en las aguas jurisdiccionales, de seguridad y vigilancia de los puertos, así como el control y protección de los recursos y riquezas naturales.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1147, Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, la "Autoridad Marítima Nacional se ejerce por medio de la DICAPI. De otro lado, el artículo 18 del referido decreto legislativo señala que, la DICAPI, "en su condición de Autoridad Marítima Nacional y órgano de la Marina de Guerra del Perú, está facultada para ejercer la Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, con el fin de aplicar y hacer cumplir la normativa nacional e instrumentos internacionales de los que el Perú es parte, para velar por la protección y seguridad de la vida humana en el medio acuático, la protección del medio ambiente acuático y sus recursos, y reprimir las actividades ilícitas en el ámbito de su jurisdicción, para lo cual emplea y usa legítimamente la fuerza en defensa de la vida, la sociedad y el Estado, de conformidad con el Decreto Legislativo N° 1095, Decreto Legislativo que establece reglas de empleo y uso de la fuerza por parte de las Fuerzas Armadas en el territorio nacional, en lo que corresponda."

En tal sentido, la DICAPI es la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre, cuya misión es normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales, así como reprimir todo acto ilícito; ejerciendo el control y vigilancia de todas las actividades que se realizan en el medio acuático, en cumplimiento de la ley y de los convenios internacionales vigentes, contribuyendo de esta manera al desarrollo nacional. DICAPI tiene como visión ser reconocida a nivel nacional e internacional como la Autoridad Marítima Fluvial y Lacustre, líder en el control y vigilancia de las actividades que se realizan en el medio acuático, mediante una gestión moderna y eficiente al servicio de todos los usuarios, que garantice un



ambiente sostenible de seguridad y protección para su desarrollo.<sup>3</sup>

Por su parte, en relación con la actividad de pesca artesanal, de acuerdo con el artículo 74 de la referida norma, la Dirección General de Pesca Artesanal es el órgano de línea, técnico responsable de promover e implementar, en el marco de la política nacional y sectorial, medidas de ordenamiento, formalización e innovación productiva para el desarrollo de la actividad pesquera artesanal, así como en materia de gestión empresarial de la infraestructura pesquera artesanal, velando por el aprovechamiento sostenible de los recursos hidrobiológicos.

Asimismo, conforme a lo dispuesto en los literales d) y e) del artículo 77 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción, aprobado por Decreto Supremo N° 002-2017-PRODUCE, la Dirección de Gestión de Gestión Pesquera Artesanal tiene la función de formular modelos de gestión para la infraestructura pesquera artesanal, en coordinación con los organismos públicos adscritos al Ministerio y los otros niveles de gobierno, según corresponda; así como, tiene la función de evaluar y brindar asistencia técnica a la gestión administrativa de la infraestructura pesquera artesanal.

#### IV. FUNDAMENTO TÉCNICO DEL DECRETO DE URGENCIA

##### 4.1 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO

##### 4.1.1 Intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao.

En el presente caso, el problema público identificado es:

1. El incremento sustancial e inesperado de la congestión vehicular en las vías de acceso a los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, debido al aumento exponencial e inusual de la actividad comercial internacional de transporte de mercancías (importación y exportación de productos) en los últimos meses del 2024 e inicios del 2025, debido a la caída de precios internacionales, congestión de puertos a niveles internacional y saturación de los almacenes extraportuarios; lo que supera la capacidad de atención de los Terminales Portuarios del Callao, pese a que se cumple con los criterios contractuales de productividad, según el Informe Técnico Legal N° 0032-2025-APN-UAJ-DIPLA-DOMA de la APN.

Cabe resaltar que, esta situación escapa a la previsión y control del Estado peruano dado que su origen es exógeno, dado que los precios internacionales, la congestión de puertos en otros países y la propia actividad de comercio internacional se derivan de decisiones e interacciones de agentes económicos privados, así como de gobiernos extranjeros que imponen medidas o restricciones al comercio internacional, tales como aranceles, entre otros.

En efecto, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo<sup>4</sup> señala que las exportaciones peruanas ascendieron a 6,922 millones de dólares en enero del 2025, creciendo 30.7% frente al mismo mes del 2024, gracias al aumento conjunto de precios y volúmenes despachados.

De otro lado, el Centro de Investigación de Economía y Negocios Globales de la Asociación de Exportadores CIEN-ADEX<sup>5</sup> señala que las importaciones en el primer bimestre del 2025 sumaron 9,611 millones de dólares, experimentando un incremento de 19% en comparación al mismo periodo del 2024, destacando que este resultado es el más alto en los últimos 26 años para el periodo enero-febrero.

2. Incremento en los tiempos de espera en bahía para buques de carga general como consecuencia de la demora en el ingreso y salida de los vehículos de transporte de mercancías y la congestión de puertos en otros países (que tiene como consecuencia que los buques de carga no atraquen en dichos puertos e ingresen directamente al Puerto del

<sup>3</sup> <https://www.dicapi.mil.pe/direcciones/dicapi>

<sup>4</sup> Exportaciones peruanas se incrementaron 30.7% en enero del 2025 - Piura Empresarial

<sup>5</sup> ADEX reportó que importaciones de Perú se incrementaron en 19% en primer bimestre de 2025



Callao, convirtiéndolo en un *hub* portuario dado que, no solo recibe carga para el Perú sino que, además, recibe carga de transbordo que se redirige a Chile y otros países vecinos. En consecuencia, moviliza más mercancía de importación)<sup>6</sup>.

Todo lo antes descrito, genera una demora en la carga y descarga de los buques anclados en los amarraderos, lo que a su vez produce colas de hasta 25 buques esperando en bahía.<sup>7</sup>

Adicionalmente, se debe señalar que la problemática expuesta se traduce en altos costos logísticos y pérdida de tiempo en viaje, lo que genera un impacto negativo sustancial en la competitividad del comercio exterior y desmedro al desarrollo económico del país. Al mismo tiempo, debilita la percepción de la comunidad internacional acerca de la eficiencia y seguridad del hub logístico del Callao.



#### 4.1.2 Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao

El problema público identificado, en el caso particular del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, es el incremento imprevisible: (i) del impacto negativo en la capacidad y seguridad de las operaciones navales y portuarias del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (en adelante, Terminal Norte), (ii) del riesgo a la vida e integridad de los pescadores artesanales, y; (iii) del riesgo de daños a las embarcaciones ubicadas dentro del Área Acuática de la Concesión y/o en la zona de maniobras de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal (en adelante, el "Área Acuática a Desocupar"); derivado del incremento repentino de la actividad comercial internacional del transporte de mercancías antes mencionado, del aumento del tiempo de permanencia de las naves de carga en el Muelle 5D, exacerbado por un elemento adicional que restringe aún más la capacidad operativa del referido terminal para atender los buques que ingresan y salen del referido terminal; esto es la superposición entre las actividades desarrolladas por: (a) los armadores y los poseedores de embarcaciones pesqueras artesanales que utilizan dicha área acuática como área de fondeo de sus embarcaciones, y (b) el concesionario<sup>8</sup> del Terminal Norte que utiliza dicha área acuática para la operatividad del referido terminal (esto es, las maniobras de los buques mercantes y remolcadores que realizan sus actividades en dicha zona), según da cuenta el Informe Técnico Legal N° 0032-2025-APN-UAJ-DIPLA-DOMA de la APN.



En efecto, la presencia de las embarcaciones pesqueras artesanales en el Área Acuática a Desocupar restringe la capacidad operativa del terminal para atender buques de carga -lo que tiene un impacto negativo en las actividades de importación y exportación del país-, puesto que limita el espacio para la realización de las maniobras de amarre y desamarre de las naves en los referidos amarraderos, así como la acción de los remolcadores que apoyan estas maniobras, las mismas que resultan inseguras y peligrosas, poniendo en riesgo la vida e integridad, entre otros, de los pescadores artesanales y exponiendo a sus embarcaciones a posibles daños, afectando además la operatividad del Terminal Norte; sin perjuicio de las significativas pérdidas económicas que se generan para el erario público como consecuencia de las inversiones trunca y de una menor la actividad de comercio exterior.

Esta situación se ve agravada con el crecimiento constante de los volúmenes de carga que recibe el referido terminal, que "en la última década (2014-2023) ha mostrado un incremento sostenido. Durante este periodo, el volumen total de carga movilizaba creció de 15.5 millones de TM en 2014 a 18.1 millones de TM en 2023, con un aumento promedio anual del 1.7%. En carga contenerizada, el desempeño fue aún más dinámico, con un salto de 518,729 TEU<sup>9</sup> en 2014 a 1.1 millones en 2023, lo que reflejó un crecimiento promedio anual del 8.9%. Al cierre de noviembre de 2024, el Muelle Norte movilizó más de 1 millón de TEU, un crecimiento interanual

<sup>6</sup> De acuerdo con el Diario Gestión, "(...) el puerto de Manzanillo -al igual que varios puertos de la región- estaba ya saturado por los que las rutas marítimas ya no estaban recalando en ese terminal mexicano sino viniendo directamente al Callao, (...), que impedían dar atención a las naves." <https://gestion.pe/economia/apm-terminals-alista-expediente-que-apunta-a-resolver-congestion-en-muelle-norte-del-callao-puerto-del-callao-congestion-en-el-puerto-noticia/>

<sup>7</sup> <https://gestion.pe/economia/apm-terminals-alista-expediente-que-apunta-a-resolver-congestion-en-muelle-norte-del-callao-puerto-del-callao-congestion-en-el-puerto-noticia/>

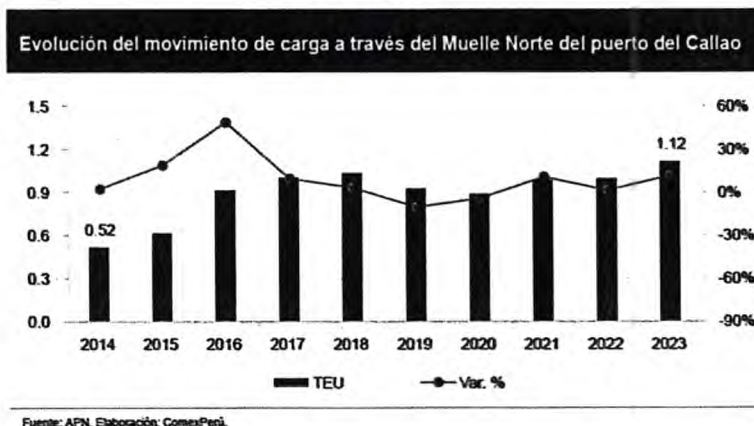
<sup>8</sup> APM Terminals Callao S.A.

<sup>9</sup> TEU significa Twenty-Foot Equivalent Unit (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies).



del 0.1%, de acuerdo con datos de la APN<sup>10</sup>; tal como se aprecia en el siguiente gráfico:

Gráfico N° 1



En efecto, el aumento del número de buques de carga o el tamaño de los mismos, implica un incremento en las restricciones en la operatividad del Terminal Norte, así como un crecimiento exponencial del riesgo a la vida e integridad de los pescadores artesanales y sus embarcaciones, debido al mayor oleaje producido por la circulación de los buques de gran tamaño dentro del área de maniobras.

Cabe resaltar que, de manera adicional al incremento natural de las actividades en el Terminal Norte se debe considerar las inversiones que el concesionario tiene previsto en los siguientes años, que coadyuvarán a incrementar aún más el tráfico de buques (implementación de absorbentes para duplicar la velocidad de descarga de granos, que permitirá duplicar la velocidad de descarga de los barcos, permitiendo que más barcos atraquen en los amarraderos del Muelle Norte, entre otros<sup>11</sup>).

En tal sentido, se espera que dichas nuevas inversiones también generen un incremento de las situaciones de riesgo para las embarcaciones de pesca artesanal ubicadas en el Área Acuática a Desocupar, así como para la vida y seguridad de los pescadores artesanales y el personal que trabaja en el referido Terminal Norte; por lo que resulta necesario e imperioso la reubicación de tales embarcaciones a áreas más seguras en donde puedan permanecer amarradas, con el fin de que las mismas no afecten la operatividad del referido Terminal Norte.

## 4.2 ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN FÁCTICA QUE SE PRETENDE REGULAR

### 4.2.1. Intervenciones en infraestructura logística para los terminales portuarios del puerto del Callao.

El tráfico de carga en los terminales portuarios del Callao (zona sur y norte multipropósito) ha tenido un incremento inusual en los últimos meses del 2024 e inicios del 2025, tal como se ha descrito en el numeral 4.1.1 precedente.

En efecto, la carga en contenedores, granel sólido y carga fraccionada demanda un gran tráfico de unidades de transporte terrestre para la entrega y recojo de la carga desde y hacia los terminales portuarios, lo que causa una gran congestión vehicular que afecta no sólo el transporte de carga sino el transporte de pasajeros. En el siguiente cuadro y gráfico, respectivamente, se puede apreciar el incremento indicado anteriormente.

<sup>10</sup> <https://www.comexperu.org.pe/articulo/modernizacion-portuaria-y-rezago-vial-los-retos-del-muelle-norte-del-callao>

<sup>11</sup> Tal como se da cuenta el siguiente enlace web: <https://gestion.pe/economia/puerto-del-callao-apm-terminals-y-sus-planos-clave-para-el-2025-infraestructura-portuaria-puerto-de-chancay-tarifas-noticia/>

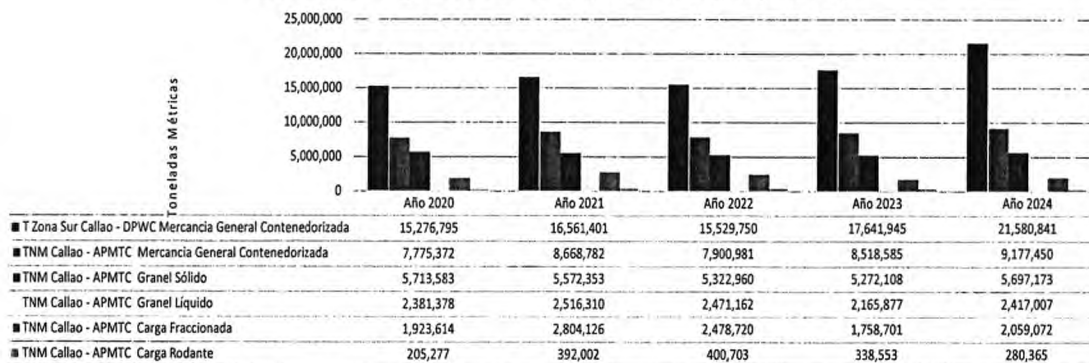
**Cuadro N° 1**  
**Movimiento de Carga en Tm en el TP APM y DPW Callao**

| Terminal Portuario       | Tipo de Carga                     | Año 2020   | Año 2021   | Año 2022   | Año 2023   | Año 2024   | Ene-25    |
|--------------------------|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| T Zona Sur Callao - DPWC | Mercancia General Contenedorizada | 15,276,795 | 16,561,401 | 15,529,750 | 17,641,945 | 21,580,841 | 2,027,213 |
| TNM Callao - APMTC       | Mercancia General Contenedorizada | 7,775,372  | 8,668,782  | 7,900,981  | 8,518,585  | 9,177,450  | 871,915   |
|                          | Granel Sólido                     | 5,713,583  | 5,572,353  | 5,322,960  | 5,272,108  | 5,697,173  | 438,672   |
|                          | Granel Líquido                    | 2,381,378  | 2,516,310  | 2,471,162  | 2,165,877  | 2,417,007  | 239,961   |
|                          | Carga Fraccionada                 | 1,923,614  | 2,804,126  | 2,478,720  | 1,758,701  | 2,059,072  | 223,669   |
|                          | Carga Rodante                     | 205,277    | 392,002    | 400,703    | 338,553    | 280,365    | 25,510    |

Fuente: DGPPT

**Gráfico N° 3**

Movimiento de Carga en TM de los TP APMTC y DPWC según tipo de Carga



Fuente: DGPPT

Así, en los últimos meses del año 2024 se ha verificado un aumento sustancial del movimiento de carga en los Terminal Portuarios del Callao administrados por DP World Callao S.A. (DPWC) y APM Terminals Callao S.A. (APMTC), lo que ha incrementado de manera significativa el número de camiones que acceden a los citados terminales, así como en las avenidas adyacentes, generando congestión vehicular, incrementando los costos logísticos por las demoras de la atención a la carga, lo que genera costos adicionales en seguridad y pérdidas económicas a los transportistas por los tiempos de espera. En el siguiente cuadro se aprecia una comparación entre el movimiento de naves y la carga total en ambos terminales del Puerto del Callao:

**Cuadro N° 2**  
**Movimiento de naves y carga total de los terminales portuarios administrados a APMTC y DPWC**

| Año  | Naves                    |                    | Toneladas métricas       |                    |
|------|--------------------------|--------------------|--------------------------|--------------------|
|      | T Zona Sur Callao - DPWC | TNM Callao - APMTC | T Zona Sur Callao - DPWC | TNM Callao - APMTC |
| 2010 | 377                      |                    | 3.708.002                |                    |
| 2011 | 949                      | 1.144              | 12.022.544               | 7.585.382          |
| 2012 | 923                      | 2.194              | 14.953.692               | 15.038.802         |
| 2013 | 816                      | 2.454              | 13.917.884               | 16.135.265         |
| 2014 | 840                      | 2.256              | 15.318.153               | 15.529.484         |
| 2015 | 804                      | 2.144              | 13.710.819               | 14.797.637         |
| 2016 | 805                      | 2.035              | 12.163.914               | 16.893.763         |
| 2017 | 771                      | 2.046              | 13.713.403               | 19.239.862         |
| 2018 | 753                      | 1.838              | 14.685.790               | 19.104.193         |
| 2019 | 719                      | 1.681              | 15.158.329               | 19.328.883         |
| 2020 | 647                      | 1.498              | 15.276.795               | 17.999.224         |
| 2021 | 644                      | 1.495              | 16.561.401               | 19.953.574         |
| 2022 | 607                      | 1.468              | 15.529.750               | 18.574.527         |
| 2023 | 823                      | 1.458              | 17.641.945               | 18.053.825         |
| 2024 | 901                      | 1.487              | 21.580.841               | 19.630.955         |

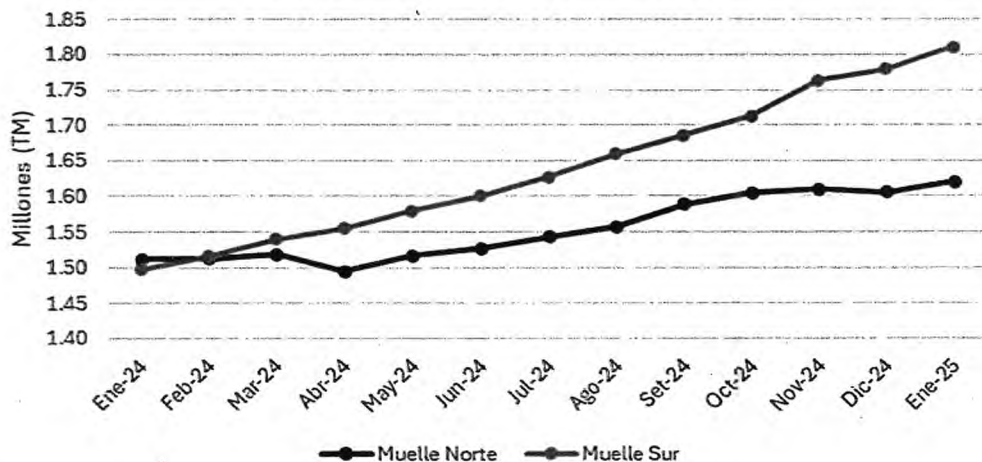
Fuente: Terminales portuarios administrados por APMTC-DPWC

Elaborado por el área de Estadísticas - DOWA

Asimismo, en el siguiente gráfico se puede apreciar el incremento de la carga en los terminales del Puerto del Callao:

Gráfico N° 4

Movimiento de carga (Toneladas)\*



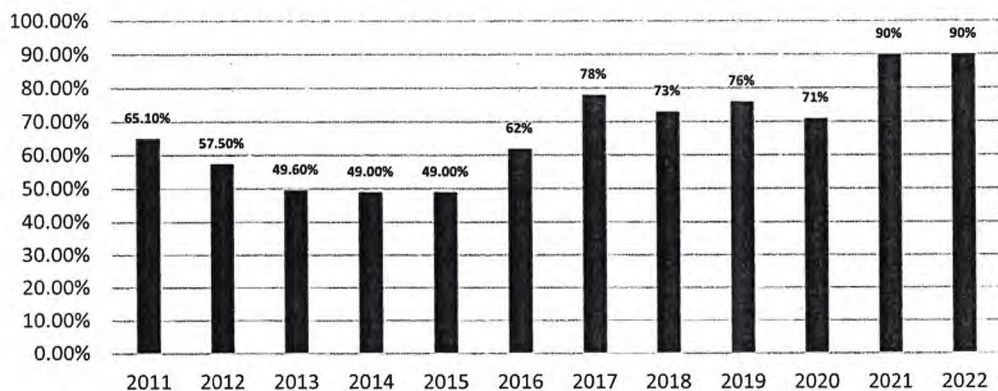
\*El valor presentado para cada mes corresponde al promedio móvil de los últimos 12 meses.

Fuente: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN  
Elaboración DGPPT

De otro lado, cabe señalar que, si bien en los últimos años se ha observado una disminución del número de naves que atracan en los amarraderos del Terminal Norte, excepto por el Muelle 11 en donde el arribo de barcos ha sido creciente, manteniendo una tasa de ocupación mayor al 70% (valor recomendable según UNCTAD), desde el año 2017 a la fecha, siendo su ocupación del 90%, lo cual genera la congestión del Amarradero 11, en donde se descargan principalmente carga a granel, según se muestra en el siguiente gráfico:

Gráfico N° 5

Tasa de Ocupación del Muelle 11 - APM Callao 2011-2022

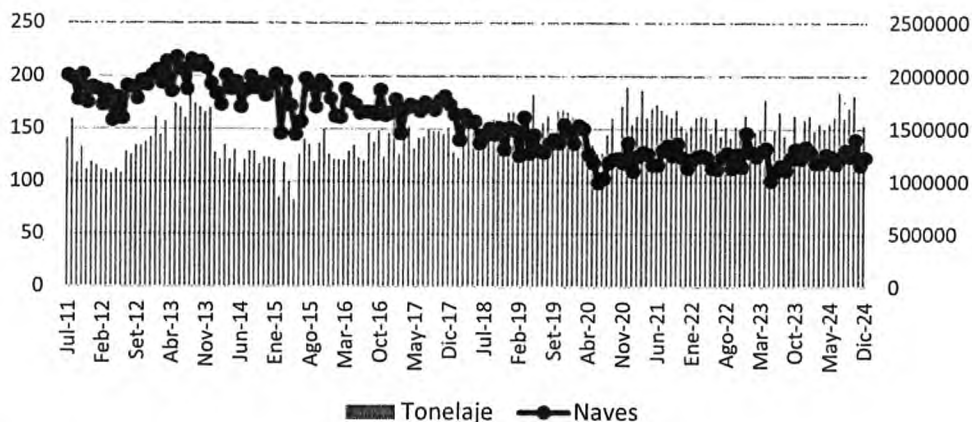


Fuente: DGPPT

Asimismo, el tamaño y capacidad de carga de los buques que ingresan al Terminal Norte ha ido incrementándose, lo cual ha generado: (i) una mayor carga de importación y exportación, (ii) un incremento en el número de camiones, (iii) un mayor tráfico vehicular y (iv) una mayor demanda de amarraderos en el referido terminal, tal como se aprecia en el siguiente gráfico:

Gráfico N° 6

Movimiento de Naves vs Trafico en Toneladas - APM CALLAO 2011-2024



Fuente: DGPPT

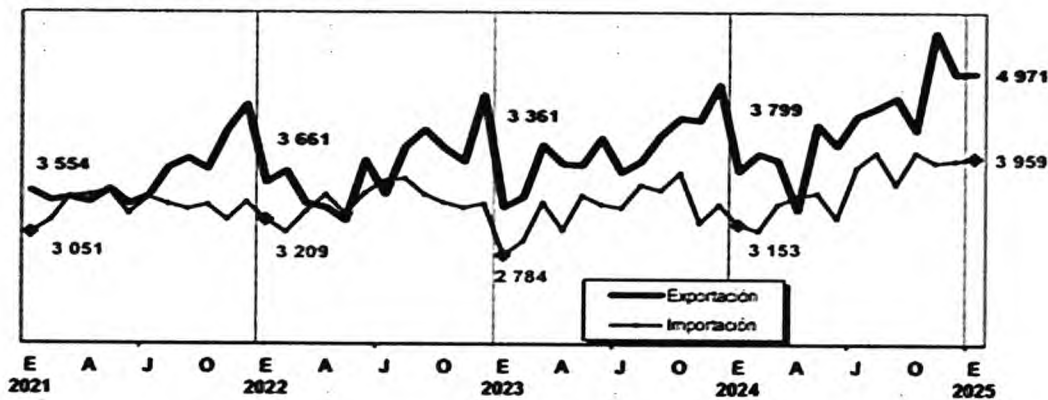
El comercio exterior en el Perú es un factor importante para el desarrollo y crecimiento del país. Al respecto, cabe señalar que un actor principal para el funcionamiento del comercio exterior es el puerto del Callao, el cual consolida el 70% de las operaciones de comercio exterior por vía marítima del país, situándose muy por delante de otros puertos nacionales como Paita, Salaverry, General San Martín, Ilo o Matarani.

El peso del Callao sobre el comercio exterior del Perú es aún mayor si se consideran exclusivamente los movimientos de carga contenerizada, en los que se sitúa como uno de los puertos líderes en Sudamérica. El volumen de carga contenerizada en el Callao alcanzó un total de 30.7 millones de toneladas en el 2024 mientras que el resto de los puertos nacionales no superaron los 2,6 millones de toneladas de forma consolidada.

El siguiente gráfico detalla el crecimiento de las importaciones y exportaciones nacionales durante el período 2021 al 2024:<sup>12</sup>

Gráfico N° 7

Exportación e Importación FOB real: 2021 - 2025  
(Millones de US dólares de 2007)



Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.  
Instituto Nacional de Estadística e Informática.

En ese contexto, el movimiento de la carga de importación y exportación en los terminales del

<sup>12</sup> [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/informe-tecnico\\_exportaciones\\_importaciones.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/informe-tecnico_exportaciones_importaciones.pdf)

Puerto del Callao generó que, entre los meses de enero a octubre de 2024, en promedio ingresen y salgan 3,087 camiones diariamente del referido puerto. Sin perjuicio de lo mencionado, del gráfico anterior se puede apreciar que los volúmenes de exportación e importación en los años 2021 al 2024 se mantenían relativamente estables, siendo que en los 2 últimos meses del 2024 se produjo un incremento inusual y no previsto de la actividad de comercio exterior en comparación con los meses anteriores, en incluso mayor a los volúmenes de importación y exportación en los mismos meses de años anteriores (2021 hasta mediados del 2024). Este incremento sustancial, ocasionó el incremento del tráfico vehicular en las vías de acceso al Puerto del Callao.

A manera de ejemplo, en el siguiente cuadro se aprecia el movimiento de camiones en los Terminales Portuarios de DPWC y APMTC.

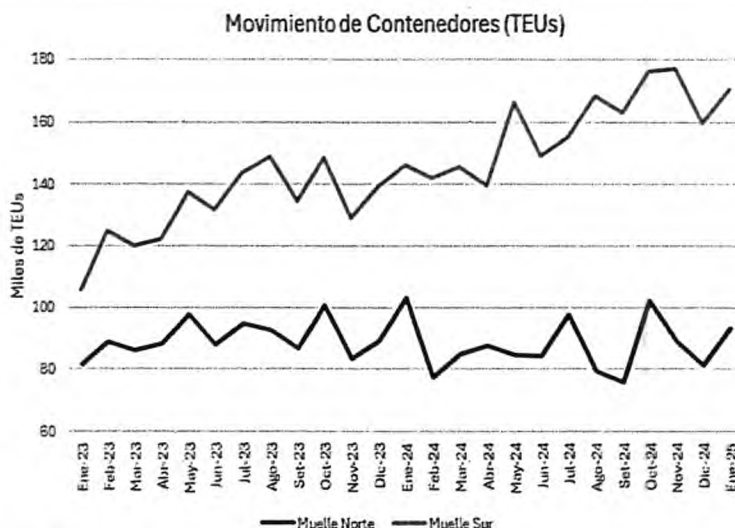
**Cuadro N° 3**

| Mes                                | Camiones DPWC | Camiones APMTC* | Total Camiones mes | Total Camiones día |
|------------------------------------|---------------|-----------------|--------------------|--------------------|
| Ene-24                             | 63,265        | 26,345          | 89,610             | 2,891              |
| Feb-24                             | 60,345        | 22,063          | 82,408             | 2,645              |
| Mar-24                             | 62,062        | 18,346          | 80,408             | 2,594              |
| Abr-24                             | 62,514        | 24,387          | 86,901             | 2,837              |
| May-24                             | 68,829        | 30,490          | 99,319             | 3,204              |
| Jun-24                             | 64,934        | 28,674          | 93,608             | 3,127              |
| Jul-24                             | 67,835        | 29,697          | 96,732             | 3,128              |
| Ago-24                             | 72,562        | 32,193          | 104,775            | 3,380              |
| Sep-24                             | 69,511        | 32,269          | 101,720            | 3,351              |
| Oct-24                             | 69,738        | 30,100          | 99,838             | 3,221              |
| * No incluye carga de contenedores |               |                 | Promedio día       | 3,087              |

Fuente: APN

Respecto al movimiento de contenedores (TEUs) en el Puerto del Callao, se observa un fuerte aumento del tráfico en el Terminal. Si bien el tráfico de TEU en el Terminal Norte se mantiene estable, en Muelle Sur el tráfico se ha visto incrementado fuertemente en los últimos meses.

**Gráfico N° 8**



Fuente: OSITRAN  
Elaboración: DGPPT

En las siguientes imágenes se muestra la congestión vehicular en las vías de acceso al Puerto del Callao (Av. Manco Cápac, Av. Atalaya y Av. Néstor Gambeta).

Imagen N° 1



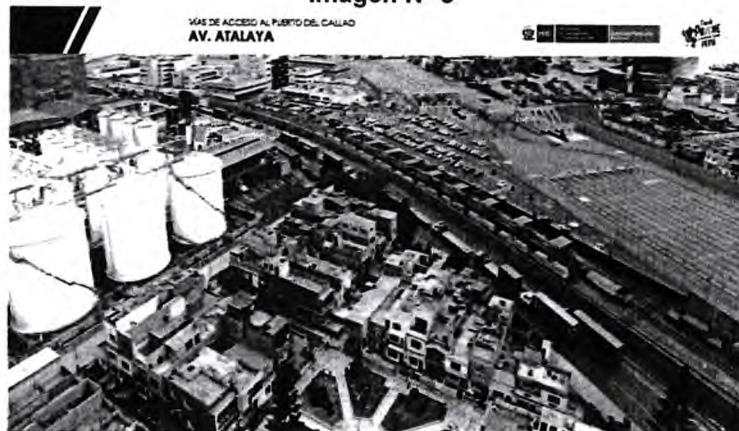
Fuente: APN

Imagen N° 2



Fuente: APN

Imagen N° 3



Fuente: APN

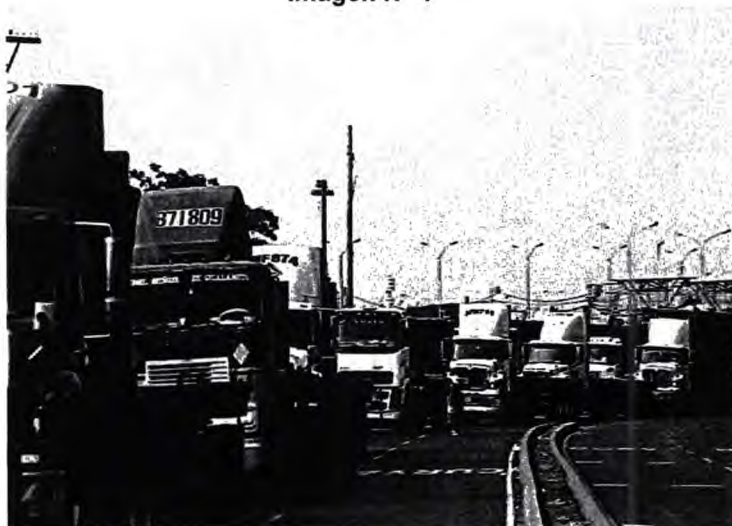
Esta situación actual genera efectos negativos sobre la operatividad y competitividad del Puerto del Callao, la movilidad y transitabilidad, la seguridad vehicular y peatonal, y el medioambiente a nivel urbano que se detallan a continuación:

- a) Tiempo de espera en cola fuera del Puerto del Callao

En base al estudio "Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios" elaborado por el Banco Mundial y el MINCETUR, "en casos extremos está documentado que un camión puede esperar en las afueras del Puerto del Callao de 12 a 14 horas aproximadamente.

Más allá del costo de oportunidad del tiempo y los riesgos evidentes de exponer, tanto la carga como al conductor, a la inseguridad ciudadana, hay costos logísticos que se generan por dichos retrasos. A manera de ejemplo, la incidencia negativa de la congestión vehicular en la rotación de la flota de camiones es evidente, ya que esta rotación queda reducida a 1 o 2 vueltas (entre el Depósito Temporal y el Puerto del Callao) por día por camión, cuando anteriormente cada camión podía hacer 6 o 7 vueltas diarias. Esto se ve traducido en que algunos operadores incluyan un costo adicional relacionado con el congestionamiento vehicular, lo que incrementa los costos logísticos del comercio exterior. En la siguiente imagen se aprecia la larga fila de camiones en espera:

Imagen N° 4



Fuente: DGPPT

#### 4.2.2. Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

Al respecto, se debe tener presente que las características y capacidades de los amarraderos del Muelle 5 del referido Terminal son las siguientes:

Tabla N° 1  
Características de los amarraderos del Muelle 5

| Amarraderos | Tipo de carga | Longitud (metros) | Profundidad (metros) |
|-------------|---------------|-------------------|----------------------|
| A           | Contenedores  | 390               | 12                   |
| B           | Contenedores  | 390               | 12                   |
| C           | Tanqueros     | 207.2             | 10.5                 |
| D           | Contenedores  | 560               | 15.5                 |
| E           | Contenedores  |                   | 15.5                 |

Fuente: DGPPT

Ahora bien, en línea con lo mencionado en el numeral 4.1.2 precedente, en la siguiente imagen se muestra el área acuática en donde existe la superposición entre las actividades desarrolladas por los poseedores de embarcaciones pesqueras artesanales y por el concesionario del Terminal Norte.

Imagen N° 5  
Área de la Concesión Vs Área Acuática a Desocupar



Fuente: DGPPT

Como se puede observar en el círculo rojo se encuentra el Área Acuática a Desocupar por parte de las embarcaciones pesqueras artesanales, superpuesta con el área de la Concesión; dicha situación genera un impacto negativo que pone en alto riesgo la vida e integridad de las personas y la seguridad de las operaciones navales y portuarias en dicha zona.

#### 4.3 ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DEL DECRETO DE URGENCIA

##### 4.3.1. Intervenciones en infraestructura logística para los terminales portuarios del puerto del Callao.

- **Sobre la necesidad**

Considerando el problema público identificado, y la necesidad de dotar de fluidez al tráfico vehicular de carga y pasajeros en la zona de influencia del Puerto del Callao, a fin de otorgar mayor dinamismo, eficiencia y competitividad a las operaciones de nuestro hub portuario, así como reducir los riesgos a la vida, salud y seguridad de los usuarios de las vías, tenemos las siguientes alternativas para atender el problema público identificado:

- ✓ Alternativa 1: Ejecutar el "Proyecto *Creación del Antepuerto del Callao y Mejoramiento de vías de Acceso al Puerto y Antepuerto del Callao*" (solución definitiva).
- ✓ Alternativa 2: Implementar las medidas propuestas por el Decreto de Urgencia a través del procedimiento legislativo ordinario.
- ✓ Alternativa 3: Ejecutar -de manera célere- determinadas intervenciones mitigadoras con la finalidad de contar de manera célere con un espacio físico (con infraestructura básica: estacionamiento, cerco, luces, entre otros), para el parqueo temporal de camiones de carga que transitan de forma frecuente desde o hacia la zona de los puertos del Callao.

La alternativa 1 no es viable ya que la ejecución de un proyecto de la envergadura del Proyecto *Creación del Antepuerto del Callao y Mejoramiento de vías de Acceso al Puerto y Antepuerto del Callao*, contempla plazos de ejecución que pueden exceder los 2 años, considerando que deben realizarse estudios técnicos, elaboración y aprobación de expedientes técnicos, liberación de interferencias de existir, obtención de permiso, y la ejecución misma del proyecto, tiempo en el cual las afectaciones a las actividades logísticas en el Puerto del Callao se podrían agravar o tornar en irreparables.

Asimismo, la alternativa 2 tampoco resulta viable por el plazo que toma el proceso legislativo



ordinario, que tal como se indica en el Cuadro N° 5, como mínimo puede demorar 1 año, a lo cual debe sumarse el plazo que demora la ejecución de las intervenciones mitigadoras, lo que podría tornar las afectaciones en irreparables.

En tal sentido, la Alternativa 3 resulta la más idónea en la medida que permite atender el problema público identificado en el menor plazo posible, reduciendo los impactos sociales y económicos negativos derivados de la congestión vehicular en los accesos al Puerto del Callao, lo que mejorará nuestra competitividad a nivel de comercio exterior.

- **Sobre la viabilidad**



Mediante el presente Decreto de Urgencia se instrumentalizan medidas económicas y financieras que permiten mitigar la congestión vehicular en los accesos al Puerto del Callao mediante la implementación de intervenciones mitigadoras en un área aproximada de 3.6 (área de espera de los camiones de carga), lo que redundará en la eficiencia en las operaciones del Puerto del Callao y en la mejora del transporte público en general en términos de tiempos de espera.

El Decreto de Urgencia es viable: (i) técnicamente, dado que las intervenciones mitigadoras propuestas permiten atender de manera más célere y efectiva el problema público identificado, (ii) económicamente; toda vez que se financiará con recursos propios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y; (iii) legalmente; puesto que el Decreto de Urgencia cumple con los requisitos constitucionales para su emisión, tal como se desarrollará más adelante.

En atención a lo expuesto, las medidas comprendidas en el presente Decreto de Urgencia se enmarcan en las facultades previstas en numeral 19 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, y en los requisitos sustanciales desarrollados por el Tribunal Constitucional para la emisión de decretos de urgencia en la Sentencia N° 00008-2003-AI/TC.



- **Sobre la oportunidad**

Ante la necesidad urgente e impostergable de atender el problema público identificado, resulta necesario implementar a la mayor brevedad las intervenciones mitigadoras, a través de un Decreto de Urgencia, cuyo plazo de aprobación permitirá atender con mayor celeridad el problema público identificado, evitándose los impactos negativos que pudieran generarse ante la demora de la implementación de la solución propuesta.

Cabe indicar que el plazo de la implementación de estas intervenciones se aprecia en el gráfico N° 9.



#### 4.3.2. Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

- **Sobre la necesidad**

Tal como se ha explicado previamente en el numeral 4.1.2 precedente, la capacidad operativa del Terminal Norte para atender buques se ve afectada por la presencia de embarcaciones pesqueras en las zonas de los Amarraderos 5D y 5E del Muelle 5 del Terminal Norte, puesto que restringe el espacio para la realización de las maniobras de amarre y desamarre de las naves en los referidos amarraderos, así como la acción de los remolcadores que apoyan estas maniobras, las mismas que resultan inseguras y peligrosas, poniendo en riesgo la vida e integridad, entre otros, de los pescadores artesanales y de posibles daños a sus embarcaciones, afectando además la operatividad del Terminal Norte.

En tal sentido, tenemos las siguientes alternativas para atender el problema público identificado:

- ✓ Alternativa 1: Ejecutar el nuevo Desembarcadero Pesquero Artesanal (DPA) en el Callao (solución definitiva).
- ✓ Alternativa 2: Implementar las medidas propuestas por el Decreto de Urgencia a través



del procedimiento legislativo ordinario.



- ✓ Alternativa 3: Implementar las medidas propuestas en el proyecto normativo (Desocupación total del Área Acuática a Desocupar con el pago de un Incentivo Especial por concepto de: (i) reubicación o (ii) disposición final (desguace) a favor de los propietarios y los poseedores de embarcaciones que se encuentren en el Área Acuática a Desocupar).

La alternativa 1 no es viable ya que la ejecución de un proyecto de la envergadura del nuevo Desembarcadero Pesquero Artesanal (DPA), contempla plazos de ejecución que pueden exceder los 3 años, considerando que deben realizarse estudios, elaboración y aprobación de expedientes técnicos, obtención de permisos, y la ejecución misma del proyecto, tiempo en el cual las afectaciones a las actividades portuarias en el Puerto del Callao y a los pescadores artesanales se podrían agravar o tornarse en irreparables.

Por su parte, la alternativa 2 tampoco resulta viable por el plazo que toma el proceso legislativo ordinario, que tal como se indica en el Cuadro N° 5, como mínimo puede demorar 1 año, a lo cual debe sumarse el plazo que demora la ejecución de las intervenciones mitigadoras, lo que podría tornar las afectaciones en irreparables.

En tal sentido, la alternativa 3 resulta la más idónea para resolver de manera célere el problema público identificado, ya que permite eliminar la superposición de actividades del Terminal Portuario y de los pescadores artesanales, permitiendo que las operaciones portuarias y las actividades de pesca artesanal se realicen con seguridad.

#### • Sobre la viabilidad

Mediante el presente Decreto de Urgencia se instrumentalizan medidas económicas y financieras que permiten liberar el Área Acuática a Desocupar, eliminando la superposición existente entre las actividades económicas del referido terminal (ingreso, maniobra y salida de buques), y el uso como fondeadero que los pescadores artesanales hacen del área acuática dentro de la zona de concesión de APM Terminals, recuperando la capacidad operativa del Terminal Norte.

El Decreto de Urgencia es viable: (i) técnicamente, dado que las intervenciones propuestas permiten atender de manera más célere y efectiva el problema público identificado, (ii) económicamente; toda vez que se financiará con recursos propios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y; (iii) legalmente; puesto que el Decreto de Urgencia cumple con los requisitos constitucionales para su emisión, tal como se desarrollará más adelante.

En atención a lo expuesto, las medidas comprendidas en el presente Decreto de Urgencia se enmarcan en las facultades previstas en numeral 19 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, y en los requisitos sustanciales desarrollados por el Tribunal Constitucional para la emisión de decretos de urgencia en la Sentencia N° 00008-2003-AI/TC.

#### • Sobre la oportunidad

Ante la grave afectación a la seguridad operacional de los Muelles 5D y 5E del Terminal Norte, y el riesgo al que se exponen los pescadores artesanales y sus embarcaciones, resulta necesaria la implementación célere de las medidas propuestas por el proyecto de Decreto de Urgencia, dado que su aprobación mediante un proyecto de ley haría extemporánea la actuación del Estado, prolongando de manera innecesaria e irrazonable los efectos negativos del problema público identificado.

Cabe indicar que el plazo de la implementación del proceso de desocupación total del Área Acuática a Desocupar se aprecia en el Gráfico N° 10.

### V. PRECISIÓN DEL NUEVO ESTADO QUE GENERA LA PROPUESTA

El proyecto de Decreto de Urgencia, en su conjunto, propone la ejecución de las siguientes



intervenciones prioritarias para optimizar las actividades portuarias en los Terminales Portuarios del Callao, así como mitigar los riesgos operacionales y de seguridad en dichas actividades. Dichas intervenciones son las siguientes:

5.1 Intervenciones en infraestructura logística para los terminales portuarios del Puerto del Callao.

- 5.1.1 La propuesta normativa, en su artículo 3, plantea autorizar de manera excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previa evaluación, a suscribir actas de acuerdo para encargar a los concesionarios del Terminal Portuario del Callao, la ejecución de las intervenciones mitigadoras mencionadas en el referido artículo, dentro de un espacio físico aproximado (3.6 hectáreas) que se encuentra dentro de un predio de 207 591,65 m<sup>2</sup> (equivalente a 20.76 hectáreas) ubicado en el distrito del Callao y provincia Constitucional del Callao, inscrito en la Partida Registral N° 70712995 del Registro de Predios de la Oficina Registral del Callao, destinado para la ejecución futura del proyecto "Creación del Antepuerto del Callao y Mejoramiento de vías de Acceso al Puerto y Antepuerto del Callao"<sup>13</sup>. Estas intervenciones mitigadoras no forman parte de las obligaciones de los concesionarios bajo sus contratos de concesión.

Al respecto, resulta importante tener presente que, los concesionarios no solicitarán de manera posterior a la suscripción del acta de recepción de las intervenciones, algún tipo de compensación, reconocimiento, pago adicional o similar, bajo ningún escenario.

Tal como se indicó anteriormente, las intervenciones mitigadoras se ejecutarán en un espacio físico aproximado (3.6 hectáreas), según la siguiente imagen:

Imagen N° 6



Fuente: DGPPT

El proyecto contempla una inversión aproximada de US\$ 9,000 000.00<sup>14</sup> y comprende las siguientes intervenciones mitigadoras:

- a) Evaluaciones geológicas: Permitirá determinar las características mecánicas del terreno.
- b) Nivelación de terreno: Permitirá modificar su topografía para que quede uniforme y plano.
- c) Refuerzo estructural: Conjunto de acciones que se realizarán para mejorar la resistencia y rigidez de las estructuras que se construirán.
- d) Instalación de luminarias: Conjunto de acciones que se realizarán para implementar iluminación en las zonas de estacionamiento, baños, entre otros.

<sup>13</sup> Al respecto, mediante Resolución N° 0394-2023/SBN-DGPE-SDDI, de fecha 04 de mayo de 2023, de la Superintendencia de Bienes Nacionales, se otorgó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la constitución de derecho de superficie, por el plazo de 99 años, a título gratuito, a fin de que lo destine para la ejecución del citado proyecto; el cual se encuentra inscrito en la Partida Registral N° 70757656 del Registro de Predios de la Oficina Registral del Callao.

<sup>14</sup> Al tipo de cambio de S/ 3.8 es equivalente a S/ 34,200,000.



- e) Cerco perimétrico total: Instalación que permitirá proteger y salvaguardar el interior de una propiedad.
- f) Demolición de infraestructura: Actividad que permitirá la demolición de los muros, entradas, entre otras estructuras existentes en mal estado y no son necesarios para el proyecto.
- g) Nueva área de acceso para camiones de carga: Actividades que permitirá acondicionar el área de acceso para los camiones de carga.
- h) Estructura e instalación de servicios higiénicos básicos: Implementación que servicios higiénicos para uso del personal que transporta carga y el personal que administrará la infraestructura.

5.1.2 Las actas de acuerdo a las que se refiere el numeral 5.1.1 precedente establecen, entre otros, los aspectos vinculados al plazo de ejecución y a los pagos de supervisión. Resulta importante tener presente que, de manera previa a la suscripción de las referidas actas, se debe contar con el respectivo expediente técnico aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, mediante Resolución de Acuerdo de Directorio.

5.1.3 Para la suscripción de dichas actas de acuerdo no será de aplicación la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, de modo que no se requerirá seguir el procedimiento de modificación contractual regulado en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.

Asimismo, el referido artículo 3 del proyecto normativo, señala que el financiamiento directo de las intervenciones mitigadoras será asumido por las empresas concesionarias, y reembolsado por el Concedente conforme a lo previsto en el artículo 5 del proyecto normativo.

En ese sentido, sin perjuicio que todas las actividades mitigadoras planteadas en el proyecto normativo son financiadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en lo que le corresponde como concedente), dada la urgencia de atender el problema público identificado, inicialmente, los concesionarios asumirían los costos y gastos de ejecutar las intervenciones mitigadoras, los cuales serán posteriormente reembolsados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

5.1.4 Se faculta al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) a realizar las labores de supervisión y valorización de las intervenciones debidamente acreditadas y sustentadas.

5.1.5 Asimismo, se habilita a la Autoridad Portuaria Nacional para que determine el mecanismo a través del cual se realizará la operación y mantenimiento de las intervenciones prioritarias para optimizar las actividades portuarias.

5.1.6 De otro lado, el artículo 4 del proyecto normativo, propone autorizar excepcionalmente a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao a que suscriban actas de acuerdo en el marco del Decreto de Urgencia a realizar intervenciones en áreas no concesionadas, bajo las siguientes condiciones:

- a) Comunicar a la Autoridad Ambiental Competente las medidas de manejo implementadas, a través del Formato de Acción, dentro de los treinta (30) días hábiles posteriores a su culminación. Dicho formato es aprobado mediante resolución directoral de la Dirección General de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a más tardar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la publicación del presente Decreto de Urgencia.
- b) Los permisos, títulos habilitantes y/o autorizaciones necesarias para la ejecución de dichas intervenciones se entienden como aprobados automáticamente, con la sola aprobación del expediente Técnico aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional a que hace referencia el numeral 3.2 precedente.





- c) La Autoridad Portuaria Nacional suscribe el Acta de Recepción de las Intervenciones al término de su ejecución, de acuerdo con el Expediente Técnico aprobado para dicho propósito.

5.1.7 Cabe señalar que, el proyecto normativo autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a efectuar con sus recursos, una vez suscrita el Acta de Recepción de las Intervenciones indicada en el literal c) del numeral 5.1.5 precedente, el reembolso de los costos y gastos incurridos por la empresa concesionaria, según las valorizaciones aprobadas por el OSITRAN.

5.1.8 Finalmente, la Segunda Disposición Complementaria Final del proyecto normativo establece que las entidades públicas titulares registrales y posesionarias<sup>15</sup> dispondrán las acciones necesarias para la liberación y entrega de las áreas ocupadas e identificadas para la ejecución de las intervenciones priorizadas, propuestas por el Decreto de Urgencia.

Cabe señalar que el proyecto normativo propone encargar a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Callao, la ejecución de las intervenciones mitigadoras listadas en los literales a) al h) del numeral 5.1.1 precedente, a fin de habilitar un estacionamiento temporal cercado e iluminado en donde los camiones de carga puedan estacionar por un breve lapso de tiempo, esperando su turno de ingreso ordenado hacia los Terminales Portuarios del Callao. Estas intervenciones mitigadoras se efectuarán dentro de un espacio físico aproximado de 3.6 hectáreas, ubicadas dentro del predio en donde se ejecutará más adelante el Proyecto "Creación del Antepuerto del Callao y Mejoramiento de vías de Acceso al Puerto y Antepuerto del Callao".

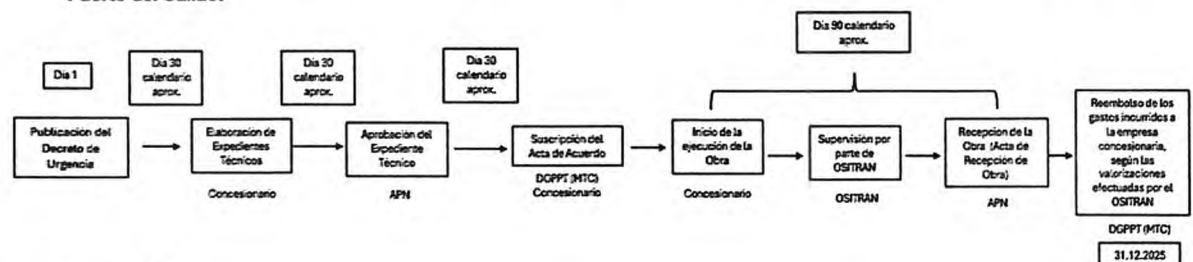
La aprobación del proyecto de Decreto de Urgencia es la alternativa más idónea para atender de manera célere el problema público identificado, ya que permitirá contar con un espacio acondicionado para la espera en cola de los vehículos de carga en ruta hacia los Terminales del Puerto de Callao, lo que permitirá mitigar el problema de congestión y tráfico vehicular.

De otro lado, el Decreto de Urgencia permite la suscripción de actas con los concesionarios para la ejecución de estas intervenciones mitigadoras dado que están en capacidad de efectuarlas de manera más rápida en comparación de los tiempos y procesos que requiere el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, puesto que este último se encuentra sujeto al cumplimiento de procedimientos de contratación e inversión públicas, los cuales implican una demora mayor. En consecuencia, debido a la urgencia del problema público identificado, resulta razonable que las intervenciones sean efectuadas por los concesionarios en un tiempo más breve.

En el siguiente gráfico se muestra el plazo aproximado de ejecución de las intervenciones mitigadoras en infraestructura logística para los terminales portuarios del Puerto del Callao:

Gráfico N° 9

Plazo para la ejecución de intervenciones mitigadoras en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao.



Fuente: DGPPT

<sup>15</sup> De acuerdo con la DGPPT, las entidades mencionadas son: la Marina de Guerra del Perú y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ya que mediante Resolución N° 0394-2023/SBN-DGPE-SDDI, de fecha 04 de mayo de 2023, de la Superintendencia de Bienes Nacionales, se otorgó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la constitución de derecho de superficie, a título gratuito. Partida Registral N° 70757656. Cabe indicar que la Marina de Guerra del Perú ejerce actualmente actos posesorios en el área a intervenir.





Corresponde señalar que, el área aproximada de 3.6 hectáreas en donde se implementarán estas intervenciones mitigadoras se encuentra fuera de los Terminales Portuarios del Callao, será utilizada como un estacionamiento de camiones de carga, y; no se realizarán actividades de manipulación de carga.

En tal sentido, el ingreso de mercancía a los Terminales Portuarios se realiza a través de los accesos habilitados actualmente en los referidos terminales.

5.2 Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.



5.2.1 Al respecto, el artículo 6 de la propuesta normativa plantea autorizar a la Autoridad Portuaria Nacional I a otorgar un Incentivo Especial por concepto de: i) reubicación o ii) disposición final (desguace), a favor de los propietarios y los poseedores de embarcaciones que se encuentren en el Área Acuática a Desocupar y que hayan sido reconocidos en el proceso de empadronamiento señalado en el artículo 7 del proyecto normativo. Asimismo, es necesario precisar que el citado incentivo se está regulando con norma con rango de Ley debido a que se conceptualiza como una subvención a favor de personas naturales y/o jurídicas y siguiendo los mecanismos de otorgamiento normados en numeral 71.2 del artículo 71 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.



5.2.2 La Autoridad Portuaria Nacional mediante una única Resolución de Acuerdo de Directorio aprueba el monto que le corresponda a cada uno de los Beneficiarios de los Incentivos Especiales, a efectos de proceder con lo indicado en el numeral 8.3 del artículo 8 del Decreto de Urgencia.



5.2.3 Por su parte, el artículo 7 del proyecto de Decreto de Urgencia, propone el siguiente proceso de empadronamiento para la liberación del Área Acuática a Desocupar, a fin de identificar a los propietarios y poseedores de las embarcaciones que recibirán el Incentivo Especial por reubicación o por disposición final (desguace):

- a) La DICAPI realiza una verificación de campo respecto a las embarcaciones que se encuentren en el Área Acuática a Desocupar, a fin de realizar un listado de las mismas, identificando aquellas que cuenten con matrícula y aquellas que no cuenten con matrícula, así como su estado de operatividad y su condición. Dicho listado será elaborado en un plazo de veinte (20) días calendario desde la publicación del presente Decreto de Urgencia, y no podrá ser modificado con posterioridad.
- b) Dicho listado es remitido al Ministerio de la Producción, a fin de que verifique, los permisos de pesca de las embarcaciones, detallando en dicho documento las que realizaron esfuerzos pesqueros en el Puerto del Callao y remita el listado con dicha información al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en un plazo no mayor a diez (10) días calendario desde que recibe el listado.

Con relación al criterio "esfuerzo pesquero", esta es la acción desarrollada por una unidad de pesca durante un tiempo definido y sobre un recurso hidrobiológico.<sup>16</sup>

- c) Sobre la base de la información a la que se refieren los literales a) y b) precedentes, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo máximo de sesenta (60) días calendario, elabora el padrón con las embarcaciones cuyos propietarios o



<sup>16</sup> El esfuerzo pesquero se encuentra definido en el artículo 151° del Reglamento de la Ley General de Pesca, que establece lo siguiente:

**"Artículo 151.- Definiciones:** Para los efectos de la Ley, del presente Reglamento y de las demás disposiciones legales y reglamentarias concordantes, los términos que a continuación se especifican tienen el significado siguiente: (...) Esfuerzo pesquero. - Acción desarrollada por una unidad de pesca durante un tiempo definido y sobre un recurso hidrobiológico determinado. (...)."



poseedores se hayan acogido al proceso de: i) disposición final (desguace) o ii) reubicación al área de fondeadero correspondiente.

Para la elaboración de dicho padrón, los propietarios o poseedores de las embarcaciones deben:

- c.1 acreditar su propiedad o posesión entorno a alguna de las embarcaciones listadas en el literal a) precedente.
- c.2 acogerse al proceso de disposición final (desguace) o al proceso de reubicación.
- c.3 presentar el documento que acredita la cancelación de la matrícula correspondiente emitido por DICAPI, en caso de acogerse al proceso de disposición final (desguace), para posteriormente suscribir con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Acta de Transferencia Especial de la embarcación.
- c.4 suscribir con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según corresponda:
  - i) el Acta de Transferencia Especial de la embarcación, para su posterior disposición final (desguace), o
  - ii) el Acta de Compromiso Incondicional e Irrevocable de Desocupación total del Área Acuática a Desocupar (en adelante el "Acta de Compromiso de Desocupación"); el cual comprende el compromiso de la desocupación de todas las embarcaciones del Área Acuática a Desocupar, y su reubicación por parte del propietario o poseedor en el área de fondeadero correspondiente.

5.2.4 Los propietarios y poseedores de embarcaciones para ser beneficiarios del Incentivo Especial por concepto de: i) reubicación o ii) disposición final (desguace), deben suscribir las actas antes mencionadas, según corresponda.

5.2.5 Con relación a la entrega de los Incentivos Especiales, el artículo 8 del Decreto de Urgencia propone autorizar a la Autoridad Portuaria Nacional, en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario, contado a partir de la culminación del plazo indicado en el numeral 9.1 del artículo 9 del proyecto normativo (plazo que tiene DICAPI -a solicitud de la Autoridad Portuaria Nacional- para definir el lugar de reubicación al que se trasladarán las embarcaciones ubicadas en el áreas Acuática a Desocupar), a aprobar mediante Resolución de Acuerdo de Directorio: (i) la metodología para el cálculo del monto de los Incentivos Especiales, la cual contempla criterios objetivos y estandarizados, así como, (ii) las demás condiciones para el otorgamiento de los Incentivos Especiales::

- a) Para el caso del Incentivo Especial por concepto de reubicación, el monto del Incentivo Especial se basa, como mínimo, en los siguientes criterios: i) tamaño de la embarcación, ii) condición operativa de la embarcación, iii) costos incrementales, y; iv) período de compensación.
- b) Para el caso del Incentivo Especial por concepto de disposición final (desguace), el monto del Incentivo Especial se basa en los siguientes criterios: i) características, y ii) condición, de la embarcación.

5.2.6 El pago de los Incentivos Especiales debe efectuarse posteriormente a la liberación total del Área Acuática a Desocupar, como consecuencia de la implementación del proceso de: i) disposición final (desguace) o ii) reubicación al área de fondeadero correspondiente..

5.2.7 Asimismo, el pago de los Incentivos Especiales en favor de los Beneficiarios se gestiona y realiza, por única vez, a través de la Autoridad Portuaria Nacional, en dos (2) fases sucesivas desde la suscripción de las Actas indicadas en el literal c.4 del numeral 5.2.3 precedente.



La primera fase es aquella en la que se realiza la consignación notarial de cheques en favor de los Beneficiarios a la firma de las actas antes mencionadas en un plazo de 3 días desde su suscripción; y la segunda fase, es aquella en la que se entregan los cheques a los beneficiarios previa presentación de la constancia de desocupación efectiva emitida por la Autoridad Portuaria Nacional.

- 5.2.8 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes con el apoyo técnico de la Autoridad Portuaria Nacional, define las acciones necesarias para consignar judicialmente el Incentivo Especial de aquellas embarcaciones que habiendo sido ubicadas por la DICAPI no registren un propietario.



- 5.2.9 Con la finalidad de reubicar las embarcaciones pesqueras artesanales, el artículo 9 del Decreto de Urgencia establece que de forma previa al proceso de empadronamiento descrito en el artículo 7 del presente Decreto de Urgencia, la DICAPI, a solicitud del Autoridad Portuaria Nacional, en un plazo de treinta (30) días calendario de publicado el presente Decreto de Urgencia, define el lugar de reubicación al que se trasladan las embarcaciones ubicadas en el Área Acuática a Desocupar, la misma que deberá estar fuera de la zona de operaciones de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao.



En el lugar de reubicación definido por la DICAPI, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa con opinión de la DICAPI, un sistema de anclaje y de boyas para las embarcaciones pesqueras que no se hayan acogido al proceso de disposición final (desguace) y que deban ser trasladadas a dicha área.

Asimismo, se autoriza de manera excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones al término del plazo del proceso de empadronamiento señalado en el artículo 7, a efectuar las acciones para el traslado, remolque o toda aquella acción que permita retirar a las embarcaciones del área acuática a desocupar y trasladarla al área de disposición final (desguace) o al área de fondeadero autorizado por la DICAPI.



Dichas acciones pueden ser efectuadas a través de: i) la contratación de los servicios de remolque, o ii) la suscripción de actas de acuerdo para encargar a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao la ejecución de las acciones antes descritas.

Finalmente, se autoriza de manera excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previa evaluación, a suscribir actas de acuerdo para encargar a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, la ejecución de lo señalado en el párrafo precedente.



Cabe indicar que, en caso algún propietario o poseedor de una embarcación de pesca artesanal identificado por DICAPI no se acoja a los Incentivos Especiales, ello perjudicará a aquellos pescadores que sí se acogieron a alguna de las modalidades de Incentivos Especiales, puesto que, conforme a lo indicado en el numeral 8.2 de la propuesta normativa, el pago de tales incentivos se realiza luego de verificarse la desocupación total del Área Acuática a Desocupar.

De lo antes señalado, se desprende que las disposiciones del proyecto normativo están diseñadas para incentivar que todos los pescadores artesanales se acojan a alguna modalidad de Incentivo Especial, ya que, en caso algún pescador no se acogiese a alguno de los Incentivos Especiales, ningún pescador podrá recibir los incentivos propuestos; por lo tanto, se considera que todos estarán motivados a acogerse a este mecanismo; y de eso modo se podrá alcanzar la finalidad de las medidas propuestas; esto es, la desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.



5.2.10 En la Primera Disposición Complementaria Final se propone:

1. La DICAPI en coordinación con el Ministerio Público y la Policía Nacional del Perú, establece las medidas que permitan garantizar la seguridad de las embarcaciones durante su traslado al área de fondeadero correspondiente, así como la seguridad de la vida humana y el medio ambiente acuático.
2. La DICAPI en ejercicio de sus funciones realiza acciones de control y vigilancia en las áreas adyacentes a los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, a fin de efectuar labores de policía marítima para el uso debido del área acuática, la seguridad y la protección de la vida humana. La DICAPI se encuentra facultada a suscribir convenios con los operadores portuarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao a efectos de coadyuvar al cumplimiento de la presente disposición.

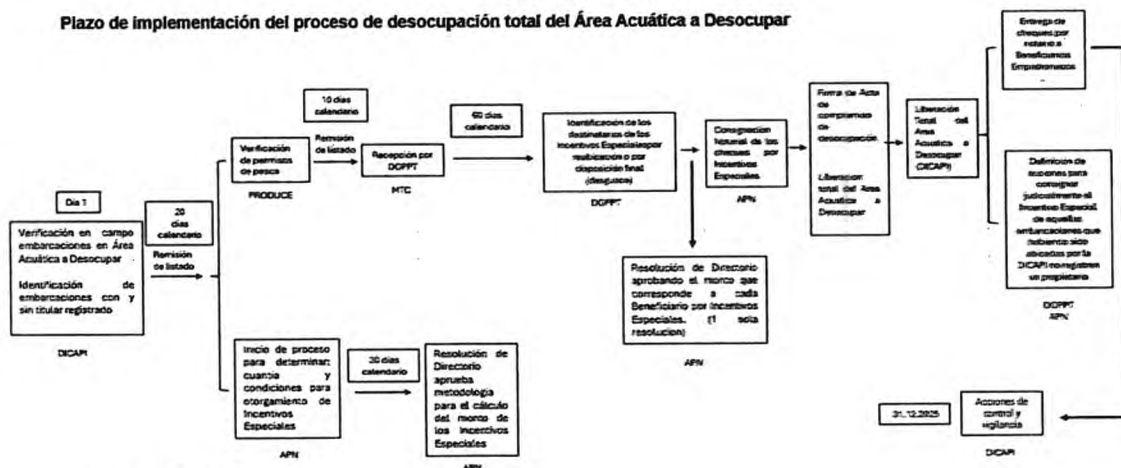
La solución propuesta por el proyecto normativo resulta la más eficiente e idónea para solucionar el problema planteado, dado que permite liberar de manera célere el Área Acuática a Desocupar, solucionando el problema de la superposición de actividades entre el Terminal Norte y las embarcaciones pesqueras artesanales, lo que redundará no sólo en la seguridad operacional de la infraestructura portuaria, sino en la seguridad de los pescadores artesanales y sus embarcaciones que representan su medio de sustento.

A efectos de que el problema planteado no vuelva a ocurrir, el proyecto normativo propone la intervención de DICAPI mediante actividades de policía para acompañar las actividades de desocupación del Área Acuática a Desocupar y la posterior vigilancia y patrullaje de la zona a efectos de evitar el ingreso de embarcaciones no autorizadas dentro del área acuática donde se efectúan las maniobras de los buques que ingresan al Terminal Norte del Puerto del Callao.

En el siguiente gráfico se muestra el plazo aproximado de la implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao:

Gráfico N° 10

Plazo de implementación del proceso de desocupación total del Área Acuática a Desocupar



Fuente: DGPPT

### 5.3 Otras Disposiciones

5.4.1 Por su parte, artículo 10 de la propuesta normativa dispone que, para financiar la implementación:

- a) De las intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, a las que hacen referencia los artículos 3 al 5 del Decreto de Urgencia, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los



saldos de libre disponibilidad de su presupuesto institucional del Año Fiscal 2025 en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo establecido en el artículo 11 y en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, así como en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.



- b) Del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, a que hacen referencia los artículos 6 al 9, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel institucional durante el Año Fiscal 2025, hasta por la suma de S/ 12,156,224 (DOCE MILLONES CIENTO CINCUENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO Y 00/100 SOLES), en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, a favor del Pliego 214. Autoridad Portuaria Nacional, con cargo a los saldos de libre disponibilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dichas modificaciones presupuestarias en el nivel institucional se aprueban mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas y el Ministro de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de este último.



Para efectos de la implementación de lo señalado en el párrafo precedente, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los saldos de libre disponibilidad de su presupuesto institucional del Año Fiscal 2025 en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo establecido en el artículo 11 y en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, así como en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.



- 5.4.2 Los recursos materia de anulación por efecto de las modificaciones presupuestarias señaladas en los numerales 10.1 y 10.2 del Decreto de Urgencia, no podrán ser objeto de demandas adicionales con cargo a los recursos a los que se refiere el artículo 53 del Decreto Legislativo N° 1440, ni con cargo a recursos autorizados mediante modificaciones presupuestarias en el nivel institucional aprobados a través de norma de cualquier rango.
- 5.4.3 Con relación al financiamiento de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia, el artículo 11 señala que la implementación de las intervenciones señaladas en los artículos 3 al 9 se financian con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.
- 5.4.4 Por su parte, el artículo 12 del Decreto de Urgencia establece que las intervenciones que se efectúen en el marco del proyecto normativo se encuentran sujetas al control concurrente.
- 5.4.5 La vigencia del Decreto de Urgencia tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2025, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 del proyecto normativo.

Las disposiciones propuestas por el proyecto de Decreto de Urgencia, mencionadas en los numerales 5.4.1 al 5.4.5 son necesarias ya que coadyuvan a la celeridad y oportuna implementación de las medidas propuestas por el proyecto normativo.

## VI. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA PROPUESTA NORMATIVA:

Es preciso señalar que, conforme a lo indicado en el artículo 11 del proyecto normativo, las intervenciones propuestas se financian con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de



Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Por otra parte, las intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao en atención a lo señalado previamente tienen un costo de S/ 34 200 000,00 (TREINTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS MIL Y 00/100 SOLES), en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios; para el financiamiento de dicho monto, en el numeral 10.1 del artículo 10 de la propuesta normativa se propone la realización de modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los saldos presupuestales de libre disponibilidad identificados en el presupuesto del Pliego 036. Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Con respecto a la implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, en el numeral 10.2 del artículo 10 de la presente propuesta normativa se propone realizar modificaciones presupuestarias en el nivel institucional durante el Año Fiscal 2025, hasta por un monto de S/ 12 156 224,00 (DOCE MILLONES CIENTO CINCUENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO Y 00/100 SOLES), en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, a favor del Pliego 214. Autoridad Portuaria Nacional, con cargo a los saldos de libre disponibilidad del Pliego 036. Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

A la fecha, el Presupuesto Institucional Modificado del Pliego 036. Ministerio de Transportes y Comunicaciones asciende a S/ 11 062 236 743,00, en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Al finalizar el mes de marzo de 2025, se obtuvo una ejecución de S/ 279 122 165,00. Sin perjuicio de ello, las proyecciones de ejecución al finalizar el Año Fiscal 2025 ascienden a un monto de S/ 10 738 883 440,00 identificándose saldos de libre disponibilidad hasta por un monto de S/ 46 356 224,00; suma que resulta suficiente para el financiamiento de las medidas planteadas en el presente Decreto de Urgencia, las mismas que se resumen a continuación:

| Intervención                                                                                                                                                      | Categoría presupuestaria | Generica de Gasto                          | Costo                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------------------------|----------------------|
| Intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao.                                                                 | APNOP                    | 2.6. ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS | S/ 34,200,000        |
| Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao. | APNOP                    | 2.3. BIENES Y SERVICIOS                    | S/ 12,156,224        |
| <b>Total</b>                                                                                                                                                      |                          |                                            | <b>S/ 46,356,224</b> |

Adicionalmente, cabe precisar que se cuenta con S/ 3 722 339 936,00 por certificar, en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, monto que está programado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y que de contar con las excepciones dispuestas en el artículo 10 de la propuesta normativa podrían redistribuirse para el financiamiento de las intervenciones antes indicadas. De estos recursos, S/ 3 143 537 401,00, corresponden al presupuesto asignado a los PP 0047, PP 0138 y PP 0148 y de ellos, S/ 2 362 605 679,00 están asignados a inversiones; siendo que, el 94% de estos recursos se encuentra programado en el PP 0138. Los saldos identificados para las medidas del presente Decreto de Urgencia se encuentran la Unidad Ejecutora 007. Provias Nacional en el PP 0138, tal y como se presenta a continuación:

SECTOR: 36. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
PLIEGO: 036. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
FUENTE: 1. RECURSOS ORDINARIOS

| CATEGORIA PRESUPUESTAL /<br>CATEGORIA DE GASTO / UNIDAD<br>EJECUTORA                                         | PIA<br>(a)  | PIM<br>(b)  | CERT<br>(c) | DEV<br>(d) | SALDO CERT<br>(e) | PROY EJEC<br>(f) | SALDO<br>(g) = (b) - (f) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------------|------------------|--------------------------|
| 0047. ACCESO Y USO ADECUADO DE LOS<br>SERVICIOS PUBLICOS DE<br>TELECOMUNICACIONES E INFORMACION<br>ASOCIADOS | 724,600,170 | 726,343,609 | 256,481,430 | 4,734,341  | 469,862,179       | 726,343,609      | 0                        |
| 5. GASTOS CORRIENTES                                                                                         | 403,907,611 | 405,553,343 | 67,008,088  | 4,049,866  | 338,545,255       | 405,553,343      | 0                        |
| 001. ADMINISTRACION GENERAL                                                                                  | 4,408,817   | 5,891,856   | 4,977,695   | 659,252    | 914,161           | 5,891,856        | 0                        |

| CATEGORIA PRESUPUESTAL /<br>CATEGORIA DE GASTO / UNIDAD<br>EJECUTORA                                                         | PIA<br>(a)           | PIM<br>(b)           | CERT<br>(c)          | DEL<br>(d)         | SALDO CERT<br>(e)    | PROY E.EC<br>(f)     | SALDO<br>(g) = (b) - (f) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------|----------------------|----------------------|--------------------------|
| 014. PROGRAMA NACIONAL DE<br>TELECOMUNICACIONES - PRONATEL                                                                   | 399,498,794          | 399,661,487          | 62,030,393           | 3,390,615          | 337,631,094          | 399,661,487          | 0                        |
| <b>6. GASTOS DE CAPITAL</b>                                                                                                  | <b>320,692,559</b>   | <b>320,790,266</b>   | <b>189,473,342</b>   | <b>684,475</b>     | <b>131,316,924</b>   | <b>320,790,266</b>   | <b>0</b>                 |
| 001. ADMINISTRACION GENERAL                                                                                                  | 0                    | 0                    | 0                    | 0                  | 0                    | 0                    | 0                        |
| 014. PROGRAMA NACIONAL DE<br>TELECOMUNICACIONES - PRONATEL                                                                   | 320,692,559          | 320,790,266          | 189,473,342          | 684,475            | 131,316,924          | 320,790,266          | 0                        |
| <b>0138. REDUCCION DEL COSTO, TIEMPO E<br/>INSEGURIDAD EN EL SISTEMA DE<br/>TRANSPORTE</b>                                   | <b>8,624,450,118</b> | <b>8,628,310,252</b> | <b>5,955,673,466</b> | <b>254,372,274</b> | <b>2,672,636,786</b> | <b>8,581,954,028</b> | <b>46,356,224</b>        |
| <b>5. GASTOS CORRIENTES</b>                                                                                                  | <b>3,122,313,773</b> | <b>3,126,151,449</b> | <b>2,684,145,069</b> | <b>148,898,914</b> | <b>442,006,380</b>   | <b>3,126,151,449</b> | <b>0</b>                 |
| 001. ADMINISTRACION GENERAL                                                                                                  | 1,079,307,946        | 1,081,145,202        | 867,304,005          | 35,084,099         | 213,841,197          | 1,081,145,202        | 0                        |
| 007. PROVIAS NACIONAL                                                                                                        | 1,531,686,556        | 1,533,627,344        | 1,386,407,049        | 85,954,561         | 147,220,295          | 1,533,627,344        | 0                        |
| 010. PROVIAS DESCENTRALIZADO                                                                                                 | 511,319,271          | 511,378,903          | 430,434,014          | 27,860,254         | 80,944,889           | 511,378,903          | 0                        |
| <b>6. GASTOS DE CAPITAL</b>                                                                                                  | <b>5,502,136,345</b> | <b>5,502,158,803</b> | <b>3,271,528,397</b> | <b>105,473,360</b> | <b>2,230,630,406</b> | <b>5,455,802,579</b> | <b>46,356,224</b>        |
| 001. ADMINISTRACION GENERAL                                                                                                  | 2,499,269,165        | 2,499,277,655        | 1,650,308,959        | 30,614,424         | 848,968,696          | 2,499,277,655        | 0                        |
| 007. PROVIAS NACIONAL                                                                                                        | 2,467,911,671        | 2,467,911,671        | 1,386,828,905        | 55,521,300         | 1,081,082,766        | 2,421,555,447        | 46,356,224               |
| 010. PROVIAS DESCENTRALIZADO                                                                                                 | 534,955,509          | 534,969,477          | 234,390,532          | 19,337,636         | 300,578,945          | 534,969,477          | 0                        |
| <b>0148. REDUCCION DEL TIEMPO, INSEGURIDAD<br/>Y COSTO AMBIENTAL EN EL TRANSPORTE<br/>URBANO</b>                             | <b>744,505,167</b>   | <b>745,330,264</b>   | <b>744,291,828</b>   | <b>155,889</b>     | <b>1,038,436</b>     | <b>745,330,264</b>   | <b>0</b>                 |
| <b>5. GASTOS CORRIENTES</b>                                                                                                  | <b>1,625,140</b>     | <b>1,625,140</b>     | <b>1,245,053</b>     | <b>64,097</b>      | <b>380,087</b>       | <b>1,625,140</b>     | <b>0</b>                 |
| 001. ADMINISTRACION GENERAL                                                                                                  | 1,625,140            | 1,625,140            | 1,245,053            | 64,097             | 380,087              | 1,625,140            | 0                        |
| <b>6. GASTOS DE CAPITAL</b>                                                                                                  | <b>742,880,027</b>   | <b>743,705,124</b>   | <b>743,046,775</b>   | <b>91,792</b>      | <b>658,349</b>       | <b>743,705,124</b>   | <b>0</b>                 |
| 001. ADMINISTRACION GENERAL                                                                                                  | 742,880,027          | 742,880,027          | 742,880,027          | 0                  | 0                    | 742,880,027          | 0                        |
| <b>015. MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE<br/>TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE<br/>TRUJILLO, DEPARTAMENTO DE LA<br/>LIBERTAD</b> | <b>0</b>             | <b>825,097</b>       | <b>166,748</b>       | <b>91,792</b>      | <b>658,349</b>       | <b>825,097</b>       | <b>0</b>                 |
| <b>9001. ACCIONES CENTRALES</b>                                                                                              | <b>454,724,721</b>   | <b>426,484,960</b>   | <b>136,926,843</b>   | <b>11,007,057</b>  | <b>289,558,117</b>   | <b>426,484,960</b>   | <b>0</b>                 |
| <b>5. GASTOS CORRIENTES</b>                                                                                                  | <b>454,724,721</b>   | <b>426,477,960</b>   | <b>136,926,843</b>   | <b>11,007,057</b>  | <b>289,551,117</b>   | <b>426,477,960</b>   | <b>0</b>                 |
| 001. ADMINISTRACION GENERAL                                                                                                  | 452,117,203          | 425,828,430          | 136,335,813          | 11,007,057         | 289,492,617          | 425,828,430          | 0                        |
| 007. PROVIAS NACIONAL                                                                                                        | 1,732,388            | 0                    | 0                    | 0                  | 0                    | 0                    | 0                        |
| 010. PROVIAS DESCENTRALIZADO                                                                                                 | 630,730              | 630,730              | 591,030              | 0                  | 39,700               | 630,730              | 0                        |
| 014. PROGRAMA NACIONAL DE<br>TELECOMUNICACIONES - PRONATEL                                                                   | 244,400              | 18,800               | 0                    | 0                  | 18,800               | 18,800               | 0                        |
| <b>6. GASTOS DE CAPITAL</b>                                                                                                  | <b>0</b>             | <b>7,000</b>         | <b>0</b>             | <b>0</b>           | <b>7,000</b>         | <b>7,000</b>         | <b>0</b>                 |
| 001. ADMINISTRACION GENERAL                                                                                                  | 0                    | 7,000                | 0                    | 0                  | 7,000                | 7,000                | 0                        |
| <b>9002. ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS QUE<br/>NO RESULTAN EN PRODUCTOS</b>                                                   | <b>511,410,607</b>   | <b>535,767,658</b>   | <b>246,523,241</b>   | <b>8,852,604</b>   | <b>289,244,417</b>   | <b>535,767,658</b>   | <b>0</b>                 |
| <b>5. GASTOS CORRIENTES</b>                                                                                                  | <b>332,341,508</b>   | <b>357,522,256</b>   | <b>113,288,179</b>   | <b>8,852,604</b>   | <b>244,234,077</b>   | <b>357,522,256</b>   | <b>0</b>                 |
| 001. ADMINISTRACION GENERAL                                                                                                  | 101,133,969          | 126,314,717          | 98,957,955           | 8,380,559          | 27,356,762           | 126,314,717          | 0                        |
| 007. PROVIAS NACIONAL                                                                                                        | 0                    | 0                    | 0                    | 0                  | 0                    | 0                    | 0                        |
| 010. PROVIAS DESCENTRALIZADO                                                                                                 | 0                    | 0                    | 0                    | 0                  | 0                    | 0                    | 0                        |
| 014. PROGRAMA NACIONAL DE<br>TELECOMUNICACIONES - PRONATEL                                                                   | 231,207,539          | 231,207,539          | 14,330,223           | 472,045            | 216,877,316          | 231,207,539          | 0                        |
| <b>6. GASTOS DE CAPITAL</b>                                                                                                  | <b>179,069,099</b>   | <b>178,245,402</b>   | <b>133,235,062</b>   | <b>0</b>           | <b>45,010,340</b>    | <b>178,245,402</b>   | <b>0</b>                 |
| 001. ADMINISTRACION GENERAL                                                                                                  | 178,244,002          | 178,245,402          | 133,235,062          | 0                  | 45,010,340           | 178,245,402          | 0                        |
| 007. PROVIAS NACIONAL                                                                                                        | 0                    | 0                    | 0                    | 0                  | 0                    | 0                    | 0                        |



| CATEGORIA PRESUPUESTAL /<br>CATEGORIA DE GASTO / UNIDAD<br>EJECUTORA                                               | PIA<br>(a)     | FIM<br>(b)     | CERT<br>(c)   | DEV<br>(d)  | SALDO CERT<br>(e) | PROY. ELEC<br>(f) | SALDO<br>(g = b) - (f) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|---------------|-------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| 010. PROVIAS DESCENTRALIZADO                                                                                       | 0              | 0              | 0             | 0           | 0                 | 0                 | 0                      |
| 014. PROGRAMA NACIONAL DE<br>TELECOMUNICACIONES - PRONATEL                                                         | 0              | 0              | 0             | 0           | 0                 | 0                 | 0                      |
| 015. MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE<br>TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE<br>TRUJILLO, DEPARTAMENTO DE LA<br>LIBERTAD | 825,097        | 0              | 0             | 0           | 0                 | 0                 | 0                      |
| Total general                                                                                                      | 11,059,690,783 | 11,062,236,743 | 7,339,896,807 | 278,122,165 | 3,722,339,936     | 11,015,880,519    | 46,356,224             |

De esta manera, en el Presupuesto del Sector Transportes y Comunicaciones, se evidencia que el 59% de sus recursos corresponden a gastos de capital enmarcados en programas presupuestales, por lo que resulta necesario contar con la exoneración de las restricciones establecidas en el artículo 11 y en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025 y en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, para que a lo largo del ejercicio Fiscal 2025 (período de vigencia del Decreto de Urgencia) los saldos generados puedan ser destinados a la ejecución de las intervenciones propuestas en el Decreto de Urgencia; esto es la implementación de: i) las intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, y ii) el proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

- **Análisis Costo – Beneficio (ACB)**

El enfoque conceptual del presente ACB reside en evaluar los costos y beneficios de comparar dos o más alternativas para la correcta toma de decisiones. Para el presente caso, debemos tener en cuenta los siguientes escenarios:

a) **Escenario Base:** No adoptar las medidas propuestas por el Decreto de Urgencia.

b) **Escenario Decreto de Urgencia.**

El enfoque conceptual del presente ACB reside en evaluar los costos y beneficios de comparar dos o más alternativas para la correcta toma de decisiones. Para el presente caso, debemos tener en cuenta los siguientes escenarios:

El cálculo del Análisis Costo Beneficio tiene dos (2) componentes, las ventajas y desventajas, ambas al ser expresadas en términos monetarios, se denominan beneficios y costos respectivamente, y pueden ser comparadas entre sí. Cuando los beneficios son mayores a los costos se decide por aceptar la opción en análisis, caso contrario cuando los costos son mayores a los beneficios es mejor rechazar dicha opción<sup>17</sup>.

Para poder hacer la comparación es importante describir cada escenario; así como la cuantificación y monetización de los costos y beneficios de cada alternativa.

#### 6.1. Intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao.

6.1.1 Para la ejecución de las intervenciones requeridas a fin de implementar un espacio físico de espera de camiones, se estima un monto referencial de:

Tabla N° 2

| Intervenciones en infraestructura logística | Monto referencial en US\$  |
|---------------------------------------------|----------------------------|
| a) Evaluaciones geológicas.                 | 9,000,000.00 <sup>18</sup> |
| b) Nivelación de terreno.                   |                            |
| c) Refuerzo estructural.                    |                            |

<sup>17</sup> Brent, 2017. Advanced Introduction to Cost-Benefit Analysis.

<sup>18</sup> Al tipo de cambio de S/ 3.8 es equivalente a S/ 34,200,000.





- d) Instalación de luminarias.
- e) Cerco perimétrico total.
- f) Demolición de infraestructura (muros, entradas).
- g) Nueva área de acceso para camiones de carga.
- h) Estructura e instalación de servicios higiénicos básicos.

Fuente: DGPPT

Desde el punto de vista cuantitativo, se pueden analizar dos escenarios posibles. El primero de ellos sería no aprobar el proyecto de Decreto de Urgencia, lo que implicaría mantener la situación de congestión vehicular, que perjudica no solo las operaciones comerciales del Puerto del Callao, sino también la seguridad e integridad de los usuarios de las vías, e implica un incremento de costos logísticos, de tiempos de espera, entre otros.

El segundo escenario es que se proceda con la aprobación del Decreto de Urgencia, en cuyo caso se estima que las intervenciones propuestas se ejecutarían en un periodo aproximado de 180 días calendario aproximadamente (ver Gráfico N° 9), lo que permitiría mitigar la congestión vehicular generada por el aumento del tráfico de vehículos de carga pesada desde y hacia el Puerto de Callao. Cabe señalar que, debido a la urgencia en implementar las medidas del proyecto normativo, éste faculta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a suscribir actas de acuerdo con los concesionarios para encargarles la ejecución de las intervenciones, caso contrario la alternativa sería la suscripción de una adenda a los contratos de concesión correspondientes, bajo las normas aplicables a las Asociaciones Público Privadas, lo cual podría llevar como mínimo 1 año.



Tabla N° 3

**Análisis de escenarios: Diferencias en los tiempos de ejecución de las intervenciones en infraestructura logística**

| Escenario con Decreto de Urgencia      | Escenario sin Decreto de Urgencia                                                          |
|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Se lleva a cabo en 180 días calendario | Se lleva a cabo en período mínimo de un (1) año al requerirse la suscripción de una Adenda |

Fuente: DGPPT

En ese sentido, la primera diferencia que se observa entre el escenario con Decreto de Urgencia y el escenario sin Decreto de Urgencia, radica en el tiempo que se requiere un acta de encargo en comparación del plazo que se requiere para la ejecución de una adenda a los contratos de concesión, a lo que debe sumarse el plazo para la ejecución de las intervenciones, lo que afecta directamente los plazos en los que las soluciones pueden comenzar a aplicarse. Es decir, aquí se evidencia la existencia de un beneficio claro al permitir que las intervenciones mitigadoras entren a operar anticipadamente en beneficio de la operatividad del *hub* Portuario del Callao.

- 6.1.2 Respecto a los costos directos asociados a las intervenciones mitigadoras, estos son los mismos en ambos escenarios. Es decir, si se opta por ejecutar una intervención rápida para aliviar la congestión vehicular, el costo sería el mismo en ambos escenarios, la diferencia radica en que la ejecución a través del Decreto de Urgencia implicaría que las intervenciones se ejecuten en un plazo más breve.

Tabla N° 4

**Análisis de escenarios: Diferencias en los montos de ejecución de las intervenciones en infraestructura logística**

| Escenario con Decreto de Urgencia               | Escenario sin Decreto de Urgencia |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------|
| USD 9,000,000.00                                | USD 9,000,000.00                  |
| En ambos escenarios la inversión sería la misma |                                   |

Fuente: DGPPT

- 6.1.3 Con relación a las pérdidas económicas que la congestión vehicular genera a los operadores logísticos y transportistas, se ha estimado que el futuro antepuerto definitivo que se desarrollará (en el largo plazo) en el Terminal Portuario del Callao, eliminará por completo los



problemas de congestión en el área colindante, lo que llevaría a una reducción estimada de las pérdidas económicas a cero.

En ese contexto, tomando en cuenta que la intervención mitigadora propuesta en el Decreto de Urgencia contempla la intervención en una superficie aproximada de 3.6 hectáreas del área total del futuro antepuerto definitivo (con 20.76 hectáreas), se ha considerado una reducción de las pérdidas por congestión vehicular de 17.34%, tal y como se detalla a continuación:

**Tabla N° 5**  
**Congestión marítima: Pérdida económica y área de intervención estimada**

| Congestión vehicular                                                                                                                     | Pérdidas económicas                                                                  | Área de intervención                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Congestión vehicular actual                                                                                                              | Pérdidas anuales de \$ 84 millones por retraso en congestión vehicular <sup>19</sup> |                                                                           |
| Congestión vehicular: Escenario hipotético con una solución integral del Antepuerto definitivo                                           | Pérdidas anuales de \$ 0 millones por retraso en congestión vehicular                | Área del Antepuerto Callao (PIP): 20.76 hectáreas (Antepuerto definitivo) |
| Congestión vehicular: Escenario con solución de intervención del Decreto de Urgencia con una solución integral del Antepuerto definitivo | Reducción estimada de un 17.34% de las pérdidas por congestión vehicular             | Área aproximada de intervención del DU: 3.6 hectáreas                     |

Fuente: DGPPT

6.1.4 A través de la información presentada en los cuadros anteriores, se ha calculado el impacto económico en los diferentes escenarios. Se puede observar que, con o sin el Decreto de Urgencia, las intervenciones serían las mismas; la diferencia radica en la temporalidad y en la ejecución oportuna de las intervenciones. Es decir, ejecutar antes las intervenciones (mediante el Decreto de Urgencia) conlleva a una reducción en las pérdidas en un menor tiempo, lo que a su vez genera un mayor beneficio para la economía.

6.1.5 A continuación, se presenta una estimación de las pérdidas mensuales con Decreto de Urgencia (después de la intervención mitigadora) y sin Decreto de Urgencia (antes de la intervención mitigadora).

**Tabla N° 6**  
**Pérdida económica mensual producto de la congestión marítima y vehicular**

| Tipo de congestión   | Pérdidas mensuales (USD)            |                                       |
|----------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
|                      | Antes de la intervención mitigadora | Después de la intervención mitigadora |
| Congestión marítima  | 16,000,000.00                       | 15,818,750.00                         |
| Congestión vehicular | 7,000,000.00                        | 5,786,200.00                          |

Fuente: DGPPT

En ese sentido, a partir de lo expuesto previamente, se puede apreciar que la implementación de la intervención mitigadora planteada por el Decreto de Urgencia permite una reducción de costos y pérdidas mensuales, además de aliviar la congestión vehicular que afecta no solo a los operadores logísticos y a los concesionarios del Puerto del Callao, sino también a los vehículos particulares y de transporte público.

6.1.6 En línea con ello, la mejor opción o escenario es aquel que logre reducir la pérdida económica producida por la congestión vehicular que actualmente aqueja el área cercana a los ingresos al Puerto del Callao. En base a este resultado, se debe optar por el escenario con Decreto de Urgencia, tal como se puede apreciar a continuación:

<sup>19</sup> Conforme da cuenta la siguiente nota periodística: <https://www.infobae.com/peru/2025/03/24/congestion-vehicular-en-puerto-del-callao-genera-perdidas-de-hasta-us-84-millones-al-ano-por-retrasos/>



Tabla N° 7

## Comparativa de Escenarios: SIN Decreto de Urgencia y CON Decreto de Urgencia

| Tipo de congestión       | Pérdidas Económicas Anuales (USD)                                                                                                                                                       |                                   |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
|                          | Escenario sin Decreto de Urgencia                                                                                                                                                       | Escenario con Decreto de Urgencia |
| Congestión marítima      | 192,000,000.00                                                                                                                                                                          | 190,368.750.00                    |
| Congestión vehicular     | 84,000,000.00                                                                                                                                                                           | 73,075.800.00                     |
| Pérdida total anual      | 276,000,000.00                                                                                                                                                                          | 263,444,550.00                    |
| Diferencia de escenarios | El escenario con Decreto de Urgencia genera una reducción de las pérdidas económicas asociadas al transporte respecto al escenario sin Decreto de Urgencia de: <b>USD 12,555,450.00</b> |                                   |

Fuente: DGPTT

6.1.7 Considerando lo previamente expuesto y que el proceso legislativo (desde la presentación del proyecto de ley hasta su publicación), para los proyectos normativos remitidos por el Poder Ejecutivo - en el caso del sector de Transportes y Comunicaciones- es mínimo de 9 meses, se estima un impacto económico negativo irreversible, en caso no se apruebe el presente Decreto de Urgencia, de USD 12.55 millones.

6.1.8 Impacto del Decreto de Urgencia en el PBI del Perú: La congestión vehicular tiene un impacto negativo en la economía por medio de la pérdida de productividad debido a la pérdida de tiempo, que puede ser usado de forma más eficiente en las actividades productivas, además de los gastos adicionales por combustible.

En el año 2024, de acuerdo al ranking *Tom Tom Traffic Index*<sup>20</sup>, Lima sería la ciudad con mayor congestión de las 500 ciudades analizadas para la elaboración de dicho ranking. Para el caso de Lima, se estimó una pérdida de 198 horas -equivalente a 8 días- por congestión vehicular. En particular, la congestión vehicular afecta directamente a la logística. Por ejemplo, en el año 2022, 4,062 camiones entraron al puerto del Callao, 1,000 camiones más que en el año 2014, situación que ha exacerbado la congestión en el puerto. Además, se estima que el conductor de un vehículo pierde 47 soles de cada 100 soles en gastos en combustibles por congestión vehicular.<sup>21</sup>

De otro lado, diversos estudios económicos han estimado la congestión del transporte urbano y sus efectos económicos a nivel Perú. Así, se ha concluido que el tráfico en la ciudad generó un costo anual equivalente al 2.4% del Producto Bruto Interno (PBI) del país en 2023<sup>22</sup>, según estimaciones del Banco Central de Reserva del Perú (en adelante, BCRP)<sup>23</sup>. En ese sentido, una reducción de la problemática de la congestión vehicular focalizada en el Callao beneficia a la reducción global del tráfico de la ciudad.

Asimismo, de acuerdo con las cifras del BCRP, se estima que Perú pierde S/ 20 mil millones por congestión vehicular en Lima, por lo que establecer medidas céleres para la solución de la congestión vehicular contribuirán a reducir las pérdidas generadas por esta problemática.

6.1.9 De conformidad con lo expuesto en los párrafos anteriores, el beneficio de realizar las intervenciones mitigadoras a través del Decreto de Urgencia generaría un ahorro de USD 12.55 millones. Por tanto, si se toma en cuenta que dicho ahorro genera una reducción de la pérdida económica producto de la congestión vehicular, la aprobación del presente Decreto de Urgencia generará una reducción del costo anual equivalente al 0.006% del PBI.

6.1.10 Es necesario precisar que el presente Decreto de Urgencia no conlleva mayores gastos al Estado si lo comparamos con el escenario sin Decreto de Urgencia. Esto debido a que las

<sup>20</sup> <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/>

<sup>21</sup> <https://afin.org.pe/wp-content/uploads/2015/12/17.03.25-Efectos-de-la-congestion-vehicular-en-Lima-y-Callao-web.pdf>

<sup>22</sup> Según el siguiente reporte: <https://www.comexperu.org.pe/articulo/cual-es-el-coste-de-no-mejorar-el-sistema-de-transporte-en-lima#:~:text=Esto%20preocupa%20y%20afecta%20a,2023%2C%20seg%C3%BAAn%20estimaciones%20del%20BCRP>

<sup>23</sup> <https://www.elperuano.pe/noticia/260875-bcr-coste-del-trafico-en-lima-es-de-20000-millones-de-soles>



intervenciones mitigadoras planteadas deben igualmente ejecutarse, únicamente se plantea y opta por la alternativa que permite una ejecución más rápida. Es decir, lo que genera el Decreto de Urgencia es la posibilidad de ejecutar dichas intervenciones mitigadoras en un periodo de tiempo más corto, lo cual se traduce a su vez en que las mejoras planteadas se incorporen en el sistema portuario del Callao en un periodo más corto de tiempo, generando un beneficio económico anticipado respecto a otras alternativas.

6.1.11 Otros costos asociados a la no aprobación del Decreto de Urgencia son los siguientes:

- Problema de congestión terrestre en las vías públicas debido a la afluencia no controlada de camiones de carga general hacia las instalaciones de los Terminales Portuarios por el flujo de los camiones de carga general, generando un tráfico insostenible.
- Efectos adversos en el medio ambiente por la mayor emisión de gases de efecto invernadero, aumentando el nivel de contaminación, afectando así la salud de la ciudadanía.
- Tiempos prolongados de espera en bahía para buques de carga general que vienen incrementándose como consecuencia de la demora en el ingreso y salida de los vehículos de carga, repercutiendo en los niveles de eficiencia en las operaciones de transporte de carga en el puerto.
- Altos costos logísticos e inseguridad ciudadana focalizada en las zonas congestionadas, lo que genera un impacto negativo en la competitividad del comercio exterior y desmedro al desarrollo económico del país. Al mismo tiempo, debilita la percepción de la comunidad internacional acerca de la eficiencia y seguridad del *hub* logístico del Callao.

6.2. Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

6.2.1 Para la liberación del Área Acuática a Desocupar, el proyecto normativo plantea el pago, por única vez, de un Incentivo Especial por reubicación o por disposición final (desguace), a los titulares y poseedores de las embarcaciones de pesca artesanal ubicados en dicha área, el cual será calculado por la Autoridad Portuaria Nacional conforme se propone en el Decreto de Urgencia. Sin perjuicio de ello, en el cuadro siguiente, se muestra de manera referencial los costos estimados de implementación de estas medidas:

**Cuadro N° 4**

| CONCEPTOS                                                         | Presupuesto para actividades a realizar en DU |                                               |                                               |                                               |                                               |                                               |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                                                   | Escenario 1<br>2 años                         | Escenario 2<br>3 años                         | Escenario 3:<br>2 años + padrón 20%           | Escenario 4<br>3 años + padrón 20%            | Escenario 5<br>4 años                         | Escenario 6<br>4 años + padrón 20%            |
|                                                                   | Costo considerando padrón 2023 (\$/. con IGV) | Costo considerando padrón 2023 (\$/. con IGV) | Costo considerando padrón 2025 (\$/. con IGV) | Costo considerando padrón 2025 (\$/. con IGV) | Costo considerando padrón 2023 (\$/. con IGV) | Costo considerando padrón 2025 (\$/. con IGV) |
| 1. Incentivo especial por concepto de reubicación                 | 3,541,809                                     | 5,312,714                                     | 4,250,171                                     | 6,375,257                                     | 7,083,618                                     | 8,500,342                                     |
| 2. Sistema de anclaje y de boyas para las embarcaciones pesqueras | 2,337,978                                     | 2,337,978                                     | 2,337,978                                     | 2,337,978                                     | 2,337,978                                     | 2,337,978                                     |
| 3. Traslado de embarcaciones (remolcador)                         | 50,888                                        | 50,888                                        | 61,065                                        | 61,065                                        | 50,888                                        | 61,065                                        |
| 4. Incentivo especial por concepto disposición final (desguace)   | 373,255                                       | 373,255                                       | 373,255                                       | 373,255                                       | 373,255                                       | 373,255                                       |
| 5. Actividades para disposición final y desguace                  | 883,584                                       | 883,584                                       | 883,584                                       | 883,584                                       | 883,584                                       | 883,584                                       |
| <b>Total</b>                                                      | <b>S/ 7,187,514</b>                           | <b>S/ 8,958,418</b>                           | <b>S/ 7,906,053</b>                           | <b>S/ 10,081,138</b>                          | <b>S/ 10,729,323</b>                          | <b>S/ 12,156,224</b>                          |

Escenario 1: considera padrón 2023 y 2 años de compensación

Escenario 2: considera padrón 2023 y 3 años de compensación

Escenario 3: Considera que el nuevo padrón de embarcaciones se incremente en 20% más y 2 años de compensación

Escenario 4: Considera que el nuevo padrón de embarcaciones se incremente en 20% más y 3 años de compensación

Escenario 5: considera padrón 2023 y 4 años de compensación

Escenario 6: Considera que el nuevo padrón de embarcaciones se incremente en 20% más y 4 años de compensación

Fuente: DGPPT

6.2.2 Sobre el particular, se ha considerado como presupuesto estimado para implementar el proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E, el monto de S/ 12,156,224 (tomando como escenario referencial, el Escenario 6 descrito en el cuadro precedente). Al respecto, es importante tener presente que, en la determinación de la metodología para el cálculo del monto de los Incentivos Especiales que en su momento apruebe la Autoridad Portuaria Nacional, en el marco del artículo 8 del Decreto de Urgencia, las variables utilizadas -consideradas en los escenarios descritos en el Cuadro N° 4- podrían sufrir variaciones o considerar criterios adicionales (cantidad real de pescadores, condición real de las embarcaciones, costos reales del sistema de anclaje, del servicio de

remolque, plazo de ejecución del nuevo Desembarcadero Pesquero Artesanal<sup>24</sup>, entre otras que se identifiquen en la elaboración de la referida metodología y en el proceso de empadronamiento, que realice la Autoridad Portuaria Nacional en el marco del artículo 7 del Decreto de Urgencia).

- 6.2.3 De no aprobarse el Decreto de Urgencia, ello implicaría la necesidad de aprobar las medidas propuestas mediante un dispositivo legal, como, por ejemplo, un proyecto legislativo. El proceso legislativo, que abarca desde la presentación del proyecto de ley hasta su publicación, para los proyectos normativos remitidos por el Poder Ejecutivo requiere un mínimo de 9 meses, considerando experiencias previas. En ese sentido, existiría una brecha temporal de aproximadamente 9 meses entre ambos escenarios (con y sin Decreto de Urgencia), tal como se aprecia en la tabla siguiente:

Tabla N° 8

**Análisis de escenarios: Diferencias en los tiempos de ejecución de las intervenciones**

|                                                                            | Escenario con Decreto de Urgencia                        | Escenario sin Decreto de Urgencia                                   |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E | Se lleva a cabo en 120 días calendarios aproximadamente. | Se lleva a cabo aproximadamente en 1 año (9 meses + 3 de ejecución) |

Fuente: DGPPT

- 6.2.4 Cabe indicar que, si bien el monto del Incentivo Especial por reubicación o por disposición final (desguace), debe ser definido mediante Resolución de Acuerdo de Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional, para ambos escenarios (con o sin Decreto de Urgencia), los montos serían equivalentes, dado que, si se realiza dicha intervención a través de una iniciativa legislativa, el mecanismo de incentivo sería el mismo. Sin embargo, la ventaja de aprobar el Decreto de Urgencia es que las medidas se pueden implementar en un plazo más corto.

Tabla N° 9

**Análisis de escenarios: Diferencias en el monto del Incentivo Especial**

| Escenario con Decreto de Urgencia                                                                                                                                                   | Escenario sin Decreto de Urgencia                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Monto del Incentivo Especial por reubicación o por disposición final (desguace), debe ser definido mediante Resolución de Acuerdo de Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional. | Monto del Incentivo Especial por reubicación o por disposición final (desguace), debe ser definido mediante Resolución de Acuerdo de Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional. |
| Independientemente del escenario, el monto del Incentivo Especial sería el mismo en ambos escenarios.                                                                               |                                                                                                                                                                                     |

Fuente: DGPPT

- 6.2.5 Entre los beneficios cualitativos asociados a la aprobación del Decreto de Urgencia se encuentran los siguientes:

- Descongestión del tráfico marítimo debido a la liberación del área acuática del Amarradero 5 del Terminal Norte Multipropósito.
- Mantener la continuidad, fluidez y seguridad de la prestación del servicio público de transporte portuario, lo que coadyuvará a salvaguardar la vida y salud de los usuarios.
- Incrementar la generación del empleo local durante la ejecución de las intervenciones.
- Protección de vidas y bienes: Una zona ordenada reduce la exposición a riesgos a la vida e integridad, tanto de los pescadores artesanales como del personal y equipos del Terminal Norte.
- Incremento en la eficiencia: Al eliminar el problema de superposición antes expuesto, se garantiza que las actividades tanto de las embarcaciones pesqueras artesanales y las actividades portuarias del Terminal Norte se efectúen en condiciones seguras y eficientes.
- Disminución de accidentes: La separación clara entre operaciones pesqueras y portuarias minimiza el riesgo de colisiones o incidentes en maniobras de amarre/desamarre.

<sup>24</sup> Cabe precisar que, el plazo de ejecución y puesta en operación del nuevo Desembarcadero Pesquero Artesanal depende del Ministerio de la Producción.

- Proceso de empadronamiento riguroso: La verificación y el inventario sistematizado garantizan que los beneficiarios sean identificados de manera transparente y objetiva.
- Uso óptimo del espacio acuático: La reasignación de áreas permite aprovechar de forma integral la infraestructura portuaria, mejorando la productividad y competitividad portuaria.

## VII. ANÁLISIS DE LOS REQUISITOS DE CONSTITUCIONALIDAD DEL DECRETO DE URGENCIA

El numeral 19 del artículo 118 de la Constitución Política establece que corresponde al Presidente de la República "(...) *Dictar medidas extraordinarias, mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional y con cargo de dar cuenta al Congreso. El Congreso puede modificar o derogar los referidos decretos de urgencia*".

Asimismo, el artículo 74 de la Constitución prohíbe la regulación mediante Decreto de Urgencia en materia tributaria. De otro lado, el Tribunal Constitucional ha señalado en la sentencia recaída sobre el Expediente N° 00004-2011-PI/TC (Fundamento 20) que el decreto de urgencia debe responder a los siguientes presupuestos habilitantes:

- Excepcionalidad**: La norma debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto y cuya existencia, desde luego, no depende de la "voluntad" de la norma misma, sino de datos fácticos previos a su promulgación y objetivamente identificables. Ello sin perjuicio de reconocer, tal como lo hiciera el Tribunal Constitucional español, en criterio que este Colegiado sustancialmente comparte, que "en principio, y con el razonable margen de discrecionalidad, es competencia de los órganos políticos determinar cuándo la situación, por consideraciones de extraordinaria y urgente necesidad, requiere el establecimiento de una norma" (STC N° 29/1982, F.J. 3).
- Necesidad**: Las circunstancias, además, deberán ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento parlamentario para la expedición de leyes (iniciativa, debate, aprobación y sanción), no pudiera impedir la prevención de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.
- Transitoriedad**: Las medidas extraordinarias aplicadas no deben mantener vigencia por un tiempo mayor al estrictamente necesario para revertir la coyuntura adversa.
- Generalidad**: El principio de generalidad de las leyes que -conforme se ha tenido oportunidad de precisar en el Caso Colegio de Notarios de Lima (STC 0001-2003-AI/TC y 0003-2003-AI/TC, fundamento 6 y ss.)- puede admitir excepciones, alcanza especial relevancia en el caso de los decretos de urgencia, pues tal como lo prescribe el inciso 19 del artículo 118° de la Constitución, debe ser el "interés nacional" el que justifique la aplicación de la medida concreta. Ello quiere decir que los beneficios que depare la aplicación de la medida no pueden circunscribir sus efectos en intereses determinados, sino por el contrario, deben alcanzar a toda la comunidad.
- Conexidad**: Debe existir una reconocible vinculación inmediata entre la medida aplicada y las circunstancias extraordinarias existentes. En tal sentido, este Tribunal comparte el criterio de su homólogo español cuando afirma que la facultad del Ejecutivo de expedir decretos de urgencia no le autoriza a incluir en él "cualquier género de disposiciones: ni aquellas que por su contenido y de manera evidente, no guarden relación alguna (...) con la situación que se trata de afrontar ni, muy especialmente aquellas que, por su estructura misma, independientemente de su contenido, no modifican de manera instantánea la situación jurídica existente, pues de ellas difícilmente podrá predicarse la justificación de la extraordinaria y urgente necesidad" (STC 29/1982, F.J. 3).

*Las medidas extraordinarias y los beneficios que su aplicación produzcan deben pues surgir del contenido mismo del decreto de urgencia y no de acciones diferidas en el tiempo, pues ello sería incongruente con una supuesta situación excepcionalmente delicada. (").*"

Adicionalmente, el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado con Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, ha señalado en su artículo 16 lo siguiente:



### **Artículo 16.- Parámetros de los decretos de urgencia**

Los decretos de urgencia deben seguir los siguientes parámetros, además de lo establecido expresamente en la Constitución Política del Perú y la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo:

**16.1 Excepcionalidad:** La norma debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto, y cuya existencia depende de la comprobación de datos fácticos determinados de manera técnica y que sean objetivamente identificables antes de su promulgación.

**16.2 Necesidad:** Las circunstancias detectadas deben ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento legislativo para la expedición de leyes, pueda impedir la producción de daños o, en su caso, que los mismos devenguen en irreparables.

**16.3 Transitoriedad:** Las medidas extraordinarias aplicadas no deben mantener vigencia por un tiempo mayor al estrictamente necesario para revertir la coyuntura adversa, lo cual debe señalarse de manera expresa en la norma a ser promulgada.

**16.4 Generalidad:** El interés nacional que justifica la aplicación de la norma implica que los beneficios que genere su aplicación deben alcanzar a la comunidad en general. No puede circunscribir sus efectos en intereses determinados.

**16.5 Conexidad:** Debe existir vinculación inmediata entre la medida a ser aplicada a través del decreto de urgencia y las circunstancias extraordinarias existentes que lo justifican.

De conformidad con ello, para efectos de determinar el cumplimiento de los presupuestos constitucionales corresponde verificar si el presente Decreto de Urgencia cumple con los requisitos señalados.

#### **7.1 Requisitos formales**

El Decreto de Urgencia debe contar con la rúbrica de la Presidenta de la República, el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros, del Ministro de Economía y Finanzas, del Ministro de Transportes y Comunicaciones, del Ministro de la Producción y del Ministro de Defensa; y, el voto aprobatorio del Consejo de Ministros y con cargo a dar cuenta al Congreso de la República. Asimismo, se observa que el presente Decreto de Urgencia se encuentra fundamentado a través de los informes técnicos emitidos, además de estar acompañado de una exposición de motivos, por lo que se tiene por cumplido este requisito.

#### **7.2 Requisitos sustanciales**

##### **7.2.1 La norma propuesta regula materia económica y financiera**

Respecto a la materia económica y financiera que regula el Decreto de Urgencia, debemos tener presente que la Constitución Política del Perú prevé la intervención del Estado en los servicios públicos económicos y en los servicios públicos sociales dentro de un régimen económico de economía social de mercado que es compatible con el Estado social y democrático de derecho, por lo que el Estado debe ejercer sus potestades de intervención para exigir estándares mínimos de calidad en los servicios públicos, siendo su responsabilidad garantizar la prestación efectiva de los servicios públicos, velando por una adecuada infraestructura de transporte.

En este extremo, el Tribunal Constitucional se ha referido a la misma en los términos siguientes:

*"(...) la legitimidad de los decretos de urgencia debe ser determinada sobre la base de la evaluación de criterios endógenos y exógenos a la norma, es decir, del análisis de la materia que regula y de las circunstancias externas que justifiquen su dictado. En cuanto al primer tópico, el propio inciso 19 del artículo 118° de la Constitución establece que los decretos de urgencia deben versar sobre "materia económica y financiera". Este requisito, interpretado bajo el umbral del principio de separación de poderes, exige que dicha materia sea el contenido y no el continente de la disposición, pues, en sentido estricto, pocas son las cuestiones que, en última instancia, no sean reconducibles hacia el factor económico,*





*quedando, en todo caso, proscrita, por imperativo del propio parámetro de control constitucional, la materia tributaria (párrafo tercero del artículo 74° de la Constitución). Empero, escaparía a los criterios de razonabilidad exigir que el tenor económico sea tanto el medio como el fin de la norma, pues en el común de los casos la adopción de medidas económicas no es sino la vía que auspicia la consecución de metas de otra índole, fundamentalmente sociales (...)<sup>25</sup>.*

Del conjunto de disposiciones del presente Decreto de Urgencia, se evidencia que ésta versa sobre:

- Intervenciones mitigadoras en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao.
- Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.



La aprobación de estas medidas tiene como propósito el atender diversas situaciones que ponen en riesgo y/o restringen los servicios de transporte portuario del país, tales como:

- Problema de congestión vehicular en las vías de acceso al Puerto del Callao debido al inusitado incremento del comercio internacional.
- Pérdidas de tiempo y mayores costos por prolongados tiempos de espera en bahía para buques de carga general que vienen incrementándose como consecuencia de la demora en la descarga y descarga de mercancías, como consecuencia de la demora en el ingreso y salida de los vehículos de transporte de carga.
- Afectación al transporte terrestre de carga, el cual también se ha incrementado, generando congestión vehicular en las vías de acceso al puerto del Callao, repercutiendo en los niveles de eficiencia en las operaciones logísticas en el puerto.
- Restricción de espacio para la realización de las maniobras de amarre y desamarre de las naves en los Amarraderos 5E y 5D, así como para la acción de los remolcadores que apoyan estas maniobras, las mismas que resultan inseguras y peligrosas.
- Riesgo a la vida e integridad de los pescadores artesanales y de posibles daños a sus embarcaciones, debido al fuerte oleaje que causan las maniobras de los buques post panamax en el área acuática del Terminal Norte.
- Afectación a la seguridad de las operaciones portuarias de nuestro principal *hub* portuario, lo cual daña la imagen internacional de nuestro puerto reduciendo su competitividad y productividad en comparación con otros puertos de la región.



a) Intervenciones en infraestructura logística para los terminales portuarios del Callao.

Al respecto, el Decreto de Urgencia plantea la suscripción de actas de acuerdo con los concesionarios del Terminal Portuario del Callao, a fin de que éstos lleven a cabo 8 intervenciones mitigadoras, detalladas en el numeral 3.1 del artículo 3 del proyecto normativo, en un espacio físico aproximado de 3.6 hectáreas.

Cabe señalar que, considerando la capacidad de desplazamiento de recursos con la que cuenta el sector privado, es necesario contar con su participación para realizar intervenciones que permitan reducir la vulnerabilidad advertida en materia logística, teniendo como premisa que dichas intervenciones adicionales no impactan en el Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada - SNPIP ni alteran el equilibrio económico financiero de los contratos por tratarse de prestaciones extraordinarias y que no forman parte de las obligaciones de los concesionarios pactados en los contratos de concesión respectivos.

En ese marco, las intervenciones que se buscan desarrollar son (i) Evaluaciones geológicas; (ii) Nivelación de terreno; (iii) Refuerzo estructural; (iv) Instalación de luminarias; (v) Cerco perimétrico total; (vi) Demolición de infraestructura (muros, entradas); (vii) Nueva área de acceso para camiones de carga y (viii) Estructura e instalación de servicios higiénicos básicos, las cuales tienen un monto de inversión aproximado de US\$ 9,000 000.00<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Exp. N° 0008-2003-AI/TC FJ 59.

<sup>26</sup> Al tipo de cambio de S/ 3.8 es equivalente a S/ 34,200,000.





Para dichos efectos, el Decreto de Urgencia habilita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los saldos de libre disponibilidad de su presupuesto institucional del Año Fiscal 2025 en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios.

Esta medida permite disponer de los recursos y las habilitaciones normativas y contractuales necesarias para realizar intervenciones urgentes e inmediatas que tengan como finalidad la ejecución de la infraestructura portuaria y conexas necesarias, mediante mecanismos alternativos enmarcados en los contratos de concesión y la normativa legal aplicable y vigente, y en consecuencia, mantener la continuidad, fluidez y seguridad de la prestación del servicio público de transporte portuario, lo que coadyuvará a salvaguardar la vida y salud de los usuarios.

Se trata de actos de índole económico, además, porque están vinculados con la ejecución de contratos de concesión y serán financiados conforme a lo indicado en el acápite VI del presente documento. Una vez suscrita el acta correspondiente, las intervenciones serán financiadas por el concesionario y los costos serán reembolsados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con cargo al presupuesto indicado en el acápite VI del presente documento. Es decir, sin las actas se tendría que iniciar el proceso de modificación contractual con las reglas ordinarias, lo que haría extemporánea la respuesta del Estado y que mantendría el problema anteriormente advertido.

Así, resulta necesario que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no solo cuente con las habilitaciones legales para suscribir actas de acuerdo, sino también para acelerar cualquier aspecto administrativo necesario para la implementación de las intervenciones propuestas. De lo contrario, el problema público identificado no se solucionaría con la eficacia requerida que la actual situación de emergencia demanda, y, en consecuencia, no se cumpliría la finalidad del propio Decreto de Urgencia

Como se puede advertir: (i) la suscripción de actas posibilita la ejecución de intervenciones mitigadoras que suponen la ejecución de recursos públicos en un espacio físico aproximado de 3.6 hectáreas (que forma parte del área del Proyecto "Creación del Antepuerto del Callao y Mejoramiento de vías de Acceso al Puerto y Antepuerto del Callao"), y; (ii) la comunicación ex post de permisos complementa la medida anterior, pues viabiliza que dichas intervenciones y sus recursos sean ejecutados de manera inmediata. Lo antes descrito grafica claramente que las medidas propuestas en el Decreto de Urgencia tienen una vinculación directa con la materia económica financiera.

b) Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

El Decreto de Urgencia plantea un proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, mediante (i) el otorgamiento, por única vez, de un incentivo Especial por reubicación o por disposición final (desguace) a favor de los titulares y los poseedores de embarcaciones que se encuentren en el Área Acuática a Desocupar, y (ii) la regulación de un proceso de empadronamiento y pago del referido incentivo especial, a fin de que la desocupación se efectúe de manera célere y ordenada. Como se puede advertir, existe claramente un aspecto de índole económico – financiero en el marco de estas medidas.

El presupuesto estimado para la implementación de las medidas propuestas por el Decreto de Urgencia es de S/ 12,156,224.

Cabe señalar que lo propuesto permitirá liberar áreas acuáticas de la concesión del Terminal Norte que deben desocuparse urgentemente. La situación actual - donde existe la superposición entre las actividades desarrolladas por los armadores, los poseedores de embarcaciones pesqueras artesanales, y por el concesionario, configura una situación de riesgo operativo para el Terminal Norte y de riesgo a la vida e integridad de los pescadores artesanales.

Asimismo, se autoriza de manera excepcional al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previa evaluación, a suscribir actas de acuerdo para encargar a los concesionarios del Terminal Portuario del Callao la implementación de un sistema de anclaje y de boyas para las



embarcaciones pesqueras que no se hayan acogido al proceso de disposición final (desguace) y que deban ser trasladadas a dicha área; aspecto que, al tratarse de la ejecución de intervenciones, implica también un aspecto económico financiero.

Se trata de actos de índole económico, además, porque están vinculados con la ejecución de contratos de concesión y serán financiados conforme a lo indicado en el acápite VI del presente documento.

Como se puede advertir, las medidas buscan que se puedan realizar intervenciones por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, DICAPI, la Autoridad Portuaria Nacional, el Ministerio de la Producción y la respectiva empresa concesionaria, a fin de revertir las situaciones descritas previamente; las cuales son claramente medidas en materia económica y financiera.

#### 7.2.2 Sobre la excepcionalidad e imprevisibilidad

El Tribunal Constitucional, con base en la interpretación sistemática de las exigencias previstas por el inciso 19 del artículo 118 de la Constitución y del inciso c) del artículo 91 del Reglamento del Congreso, respecto al criterio de excepcionalidad ha señalado que el mismo consiste en que la medida a proponerse debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto y cuya existencia, desde luego, no depende de la "voluntad" de la norma misma, sino de datos fácticos previos a su promulgación y objetivamente identificables<sup>27</sup>.

##### a) Intervenciones en infraestructura logística para los terminales portuarios del puerto del Callao

En principio, resulta relevante aclarar que la imprevisibilidad de un evento se verifica en el momento en que se produce (en el presente caso, en los últimos meses del 2024 e inicios del 2025), y el hecho que se tome conocimiento de este en un momento posterior, no le resta ni quita su carácter imprevisible.

Es decir, hay una diferencia entre el momento en que se verifica la imprevisibilidad de un evento que causa daños o restricciones al servicio público de transporte, y; el momento en el que se toma conocimiento del hecho.

A manera de ejemplo, el hecho de que haya ocurrido un inusual e imprevisible incremento de las exportaciones e importaciones en los últimos meses del 2024, y se haya tomado conocimiento del hecho en un momento posterior, no hace que dicho evento pierda su calidad de imprevisible. Asimismo, el momento en el que se toman las medidas para mitigar sus efectos y el plazo para mitigar los impactos negativos derivados del hecho imprevisible mencionado, son distintos y posteriores, pudiendo incluso superar el plazo de duración del evento imprevisible (implementación de medidas mitigadoras).

Sin embargo, el evento imprevisible genera tales impactos negativos en la economía del país, en la continuidad en la prestación de los servicios públicos de transporte o en la vida salud e integridad de los ciudadanos, que diseñar o implementar soluciones a estos impactos a través de medidas ordinarias en lugar de la aprobación del Decreto de Urgencia, solo genera un retraso en la implementación de las medidas mitigadoras, lo que origina un mayor perjuicio al país y a la ciudadanía, tal como se explica en la Sección VI.

Al respecto, es preciso señalar que los servicios portuarios que prestan los terminales corresponden a una demanda derivada del comercio internacional (exportaciones e importaciones), de tal forma que, si las importaciones y/o exportaciones se incrementan en el tiempo, la demanda por los servicios a la nave y servicios a la carga que prestan los puertos se ve incrementada.

Sobre el particular, es preciso señalar que:

- Por un lado, lo previsible son los escenarios (base, pesimista y optimista) que se contemplan en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2024-2030.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Sentencia 00008-2003-AI/TC.

<sup>28</sup> Aprobado mediante Decreto Supremo N° 027-2024-MTC.



- Por otro lado, lo imprevisible es el aumento inusual de la actividad comercial internacional de transporte de mercancías en los últimos meses del 2024, el cual constituye un hecho derivado de eventos exógenos que exceden la capacidad de previsión y control del Estado peruano.

A mayor abundamiento debemos señalar que, las fluctuaciones y cambios que afectan las actividades de comercio exterior a nivel mundial escapan a la previsión razonable y al control del Estado peruano dado que su origen éstas se derivan de decisiones e interacciones de agentes económicos privados (exportadores, importadores, operadores navieros, operadores portuarios extranjeros), así como de gobiernos extranjeros que imponen medidas de restricción o de fomento del comercio internacional, tales como aranceles, *drawback*, entre otros, todo lo cual genera cambios constantes en la oferta y la demanda de las mercancías que se comercian a nivel internacional. Cabe resaltar que, el Estado peruano -debido al pequeño volumen de su participación en el comercio a nivel mundial- no tiene capacidad de influenciar ni controlar el funcionamiento y engranaje de las acciones ni de las decisiones que mueven el comercio internacional, en consecuencia, tampoco tiene influencia o control respecto del incremento de los volúmenes de exportación o importación que recibe el Puerto del Callao. Lo anterior, hace que el Estado peruano no pueda prever el incremento o disminución de comercio internacional que maneja el Puerto del Callao.

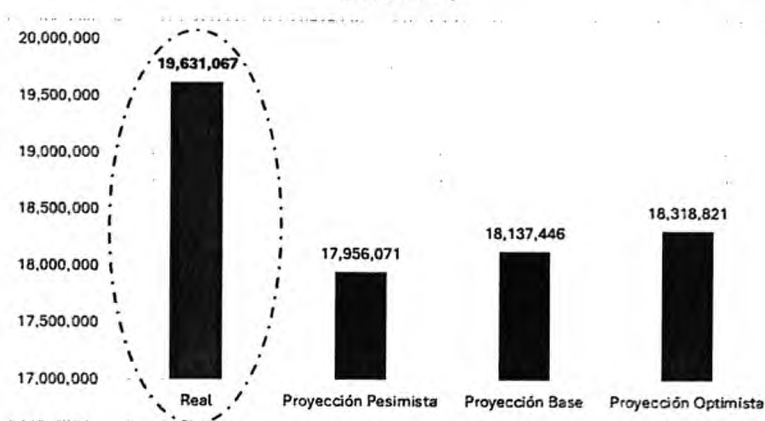
- El tráfico de carga movilizado durante el año 2024 (y más durante los últimos meses del 2024) distó significativamente del planificado para todos los escenarios del referido plan.

En efecto, tal como se observa en el siguiente gráfico, de acuerdo con lo proyectado en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, se esperaba bajo un escenario base, una movilización de carga total en el Muelle Norte de 18,137,446 toneladas; Sin embargo, lo realmente movilizado ascendió a 19,631,067 toneladas, un 8.2% mayor.

Cabe señalar que dicho hecho resultó imprevisible inclusive para el escenario más optimista, en el cual se esperaba una movilización de carga de 18,318,821 toneladas al año, tal como se aprecia en el siguiente gráfico:

Gráfico N° 11

APMT: Comparación del tráfico de carga total planificado y efectivo, 2024  
(toneladas)



Fuente: Anexo 5 - Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2024-2030  
(<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7755971/6554411-estudio-de-demanda-y-proyecciones-de-trafico-del-spn.pdf?v=1741726183>)

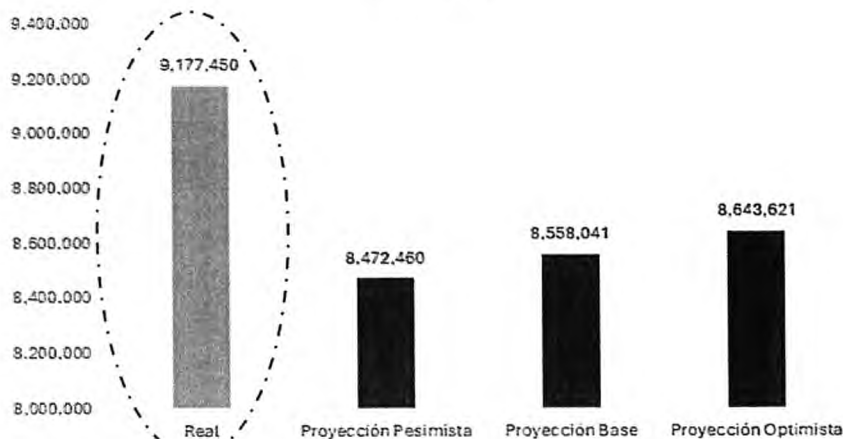
Elaboración: DGPPT

De otro lado, en lo que respecta a la carga contenedorizada, de acuerdo con el referido Plan, se esperaba bajo un escenario base, una movilización de carga total en el Muelle Norte de 8,558,041 toneladas; sin embargo, lo realmente movilizado ascendió en 9,177,450 toneladas. Cabe señalar que dicho hecho resultó imprevisible inclusive para el escenario más optimista, en el cual se esperaba una movilización de carga de 8,643,621 toneladas, tal como se aprecia en el siguiente gráfico:



Gráfico N° 12

APMT: Comparación del tráfico de carga contenedorizada planificado y efectivo, 2024 (toneladas)



Fuente: Anexo 5 - Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2024-2030

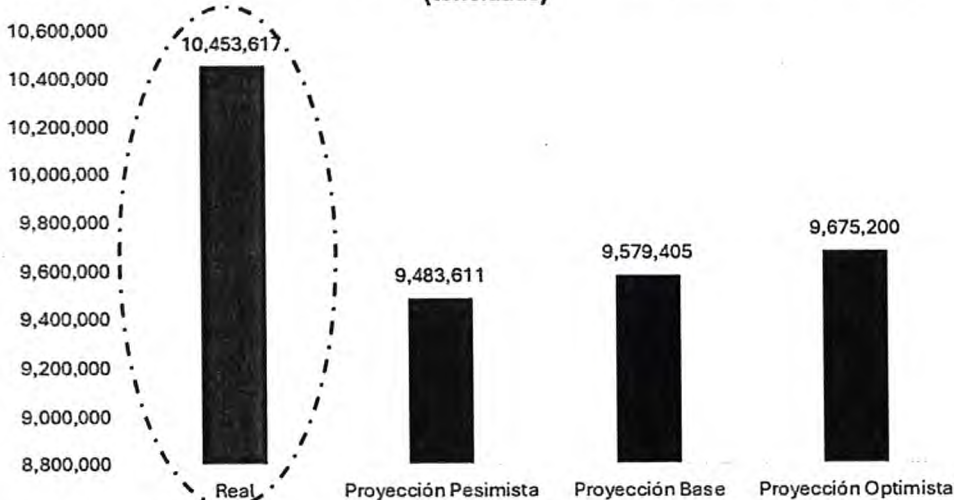
(<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7755971/6554411-estudio-de-demanda-y-proyecciones-de-trafico-del-spn.pdf?v=1741726183>)

Elaboración: MTC

De manera similar, la carga no contenedorizada se esperaba bajo un escenario base, una movilización de carga total en el Muelle Norte de 9,579,405 toneladas; sin embargo, lo realmente movilizado ascendió en 10,453,617 toneladas. Cabe señalar, que dicho **hecho resultó imprevisible inclusive para el escenario más optimista del referido plan**, en el cual se esperaba una movilización de carga de 9,675,200 toneladas.

Gráfico N° 13

APMT: Comparación del tráfico de carga no contenedorizada planificado y efectivo, 2024 (toneladas)



Fuente: Anexo 5 - Plan Nacional de Desarrollo Portuario 2024-2030

(<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7755971/6554411-estudio-de-demanda-y-proyecciones-de-trafico-del-spn.pdf?v=1741726183>)

Elaboración: MTC

En tal sentido, tal como se menciona en el numeral 4.1.1 precedente, y conforme da cuenta el Informe Técnico Legal N° 0032-2025-APN-UAJ-DIPLA-DOMA emitido por la Autoridad Portuaria Nacional y el Informe N° 1376-2025-MTC/19.02 emitido por la DGPPT, respectivamente, en el presente caso, **la situación excepcional e imprevisible se presenta por el incremento sustancial e inesperado de:**

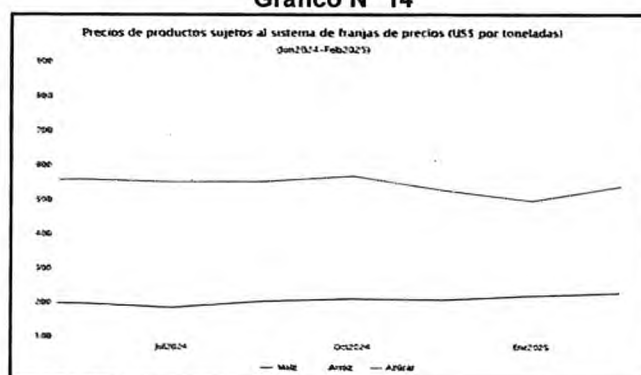
1. La congestión vehicular en las vías de acceso a los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, debido:

- (i) Al aumento inusual de la actividad comercial internacional de transporte de mercancías (importación y exportación de productos) en los últimos meses del 2024, debido a:

- la caída de los precios internacionales e incremento de las importaciones:

La caída en los precios internacionales de algunos productos básicos (*commodities*) ha generado un aumento inusual<sup>29</sup> en la importación de carga general (hidrocarburos, metales, fertilizantes, químicos, trigo, maíz y cebada.), lo que ha derivado en un incremento en la llegada de embarcaciones al Puerto del Callao, provocando congestión en los Terminales Portuarios del Callao, lo que implica tiempos de espera más prolongados de los buques de carga en las radas<sup>30</sup>.

Gráfico N° 14



Fuente: BCRP<sup>31</sup>. Perú

- Aumento significativo de exportaciones

Al cierre del año 2024, las exportaciones del país alcanzaron los USD 74 mil millones, representando un incremento de 14.6% respecto al año anterior y superando las expectativas de crecimiento previstas.<sup>32</sup> Este incremento ha sido impulsado por sectores como minería, agroindustria, pesca, textil, químico y metalúrgico.

Siendo el Puerto del Callao el principal punto de salida de las exportaciones peruanas, se ha generado un notable crecimiento de la demanda del transporte terrestre relacionado a la necesidad de movilizar grandes volúmenes destinados a la exportación.

Cabe indicar que, solo a enero de 2025, las exportaciones peruanas sumaron USD 6,693 millones, cifra superior en 23.9% respecto a enero de 2024. Este crecimiento ha sido favorecido por el incremento del precio promedio de exportación en 10.7% y del volumen promedio de exportación en 12.3%, de acuerdo con lo reportado por el Banco Central de Reserva (BCR).

<sup>29</sup> "La caída en los precios internacionales de commodities como metales, hidrocarburos y productos agrícolas ha generado un aumento inusual en la importación de carga general al Puerto del Callao. Este incremento en la llegada de embarcaciones y la mayor demanda de almacenamiento han provocado un aumento en los tiempos de espera y congestión en el terminal. La congestión portuaria en el Callao no se debe únicamente a la caída de precios. Otros factores, como la reconfiguración global de rutas navieras, que ha generado demoras en el flujo de carga, y fenómenos naturales como oleajes anómalos y cierres temporales de puertos, también influyen en la situación.

<https://www.revistaeconomia.com/el-callao-congestion-por-la-caida-de-precios-o-un-problema-mas-complejo/> (30 de enero de 2025)

<sup>30</sup> <https://www.rumbominero.com/peru/noticias/economia/caida-en-precios-internacionales-de-commodities-puerto-del-callao/>

<sup>31</sup> <https://estadisticas.bcrp.gob.pe/estadisticas/series/mensuales/precios-de-productos-sujetos-al-sistema-de-franjas-de-precios>

<sup>32</sup> <https://gestion.pe/economia/mincetur-exportaciones-peruanas-crecieron-146-en-2024-volveran-a-romper-record-en-2025-noticia/>



- Saturación de los almacenes extraportuarios

La caída de precios internacionales de algunos *commodities*, como metales, hidrocarburos y productos agrícolas (tal como se aprecia en el Gráfico N° 14), ha generado un aumento inusual en la importación de carga general que ha superado las capacidades de almacenamiento de los Terminales Portuarios del Callao.

- Congestión de puertos a niveles internacional

Recientemente, las alteraciones en las rutas marítimas a través del Canal de Suez, las condiciones meteorológicas adversas en Asia y América Latina, las huelgas portuarias evitadas en Estados Unidos, así como los ajustes en los horarios de los buques debido a las cambiantes alianzas de transporte, están provocando congestión y retrasos en los puertos internacionales. Los principales puertos de transbordo en Asia, América Latina y el Mediterráneo occidental están experimentando cuellos de botella, mientras que, en América del Norte, particularmente en la costa oeste de los Estados Unidos de América. UU., también se están enfrentando problemas de congestión debido a un incremento en los volúmenes de carga estacionales.

En el año 2024, dado el incremento sostenido del comercio marítimo, la congestión portuaria internacional se agudizó debido a una combinación de factores como el aumento en la demanda de productos, interrupciones en la cadena de suministro y escasez de infraestructura adecuada para gestionar el volumen de carga.

A nivel mundial, los puertos de transbordo han experimentado una grave congestión. En Asia, puertos como Shanghái, Ningbo y Singapur enfrentan retrasos significativos. Por otro lado, en cuanto a América Latina, puertos como Manzanillo en México y Santos en Brasil han atravesado problemas similares, con tiempos de espera prolongados dado el aumento de la carga operativa, lo que incrementó los costos logísticos<sup>33</sup>.

En ese contexto global, el Puerto del Callao se ha visto severamente impactado, debido a que los buques de carga ya no recalcan en determinados puertos extranjeros, sino que vienen directamente al Callao. Pese a ser un nodo crucial en la cadena de suministro en nuestro país, el Puerto del Callao ha experimentado una presión creciente dado el incremento del tráfico marítimo, aumento en los tiempos de espera, saturación de los terminales, los cuales son reflejo de la problemática global que pone en riesgo la competitividad del país en el comercio internacional.

Al respecto, es relevante advertir que las situaciones descritas escapan a la previsión razonable y al control del Estado peruano dado que su origen es exógeno, ya que los precios internacionales, la congestión de puertos en otros países y la propia actividad de comercio internacional se derivan de decisiones e interacciones de agentes económicos privados (operadores navieros, operadores portuarios extranjeros), así como de gobiernos extranjeros que imponen medidas o restricciones al comercio internacional, tales como aranceles, entre otros.

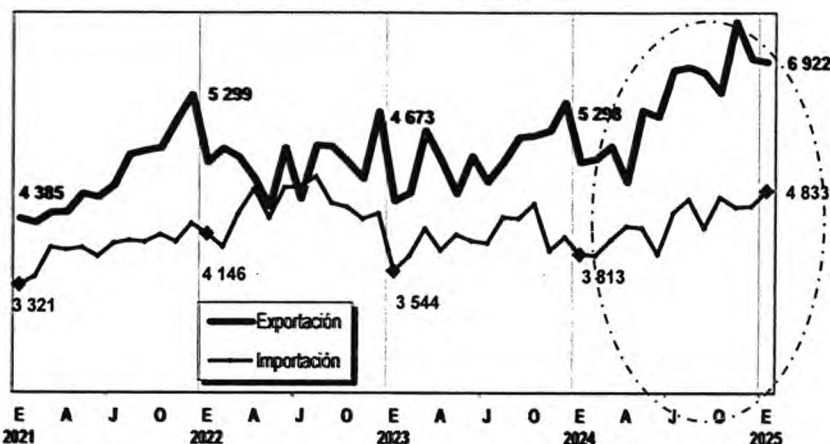
Como consecuencia de lo anterior, se puede apreciar que el incremento imprevisible del comercio internacional entre los últimos meses del 2024, ha generado que el número de embarcaciones que ingresan a los Terminales Portuarios del Callao se incrementa por encima de lo previsto, tal como se puede evidenciar en el siguiente gráfico.

<sup>33</sup> Conforme en el siguiente en el <https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/continua-la-congestion-portuaria-en-el-mundo/#:~:text=Congesti%C3%B3n%20en%20los%20puertos.interanual%20en%20comparaci%C3%B3n%20con%202023>.





Gráfico N° 15  
Exportación e Importación FOB nominal: 2021 – 2025  
(Millones de US dólares)



Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. Instituto Nacional de Estadística e Informática

Así, desde inicios del 2021 al 2023 las exportaciones e importaciones han estado oscilando de manera estable sin una tendencia marcada. No obstante, en los últimos meses del 2024 se evidencia una marcada tendencia creciente, tanto en las actividades de exportación como de importación, como consecuencia de factores exógenos, tales como, decisiones comerciales de privados -navieras, operadores portuarios-, decisiones políticas de estados -política de incrementos arancelarios inusualmente alta – como por ejemplo por parte del gobierno americano-, fluctuaciones en los precios internacionales, congestión en puertos extranjeros; los cuales escapan de la previsión y control del Estado peruano, por ello dichas fluctuaciones propias del comercio internacional no pueden ser previstas.

Esto ha generado una mayor demanda a la prevista de naves en los Terminales Portuarios del Callao, en particular en el Muelle Norte, así como el incremento del flujo de camiones dedicado al transporte de carga de exportación e importación en los corredores logísticos que llegan al Callao.

2. Los tiempos de espera en bahía para buques de carga general como consecuencia de la demora en el ingreso y salida de los vehículos de transporte de mercancías y la congestión de puertos en otros países (que tiene como consecuencia que los buques de carga no atraquen en dichos puertos e ingresen directamente al Puerto del Callao, convirtiéndolo en un hub portuario dado que, no solo recibe carga para el Perú sino que, además, recibe carga de transbordo que se redirige a Chile y otros países vecinos. En consecuencia, moviliza más mercancía de importación)<sup>34</sup>.

Tal como hemos indicado previamente, la congestión marítima excepcional de puertos a nivel global, la caída de precios internacionales, las políticas de comercio internacional de otros países (e.g. políticas arancelarias de los Estados Unidos de América), y demás fluctuaciones en el comercio internacional, son eventos exógenos que no dependen del control del Estado peruano, por lo que no se puede prever su ocurrencia ni la magnitud de los impactos de dichas decisiones en los Terminales Portuarios del Callao.

En efecto, el incremento imprevisible del comercio internacional aunado al incremento inusitado e imprevisible del tráfico vehicular mencionado ha generado -entre otros factores- que los tiempos

<sup>34</sup> De acuerdo con el Diario Gestión, "En vista que el Callao se ha vuelto un puerto hub, debido a que recibe carga de transbordo que se redirige a Chile y otros países vecinos, hoy moviliza más mercancía de importación (...). (...) el puerto de Manzanillo -al igual que varios puertos de la región- estaba ya saturado por los que las rutas marítimas ya no estaban recalando en ese terminal mexicano sino viniendo directamente al Callao, (...), que impedían dar atención a las naves." <https://gestion.pe/economia/apm-terminals-alista-expediente-que-apunta-a-resolver-congestion-en-muelle-norte-del-callao-puerto-del-callao-congestion-en-el-puerto-noticia/>

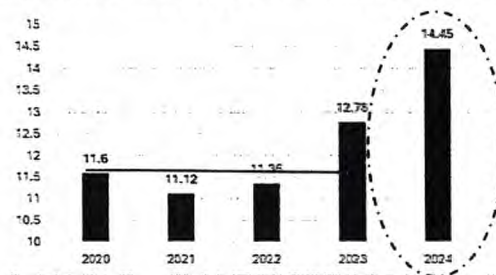


de espera de las naves portacontenedores que emplean el Muelle 5 del Terminal Norte se incrementa y los tiempos de permanencia de las naves en el Muelle 5D (tasa de ocupación) también se incrementa.

En lo que respecta al tiempo de permanencia de las naves portacontenedores, que son las que emplean el Muelle 5, se evidencia entre el 2020 y 2023 el promedio del tiempo de espera era en promedio de 11.7 (línea roja), **cifra sustancialmente menor (48.7% menos) a la acontecida imprevisiblemente en el año 2024, el cual fue de 14.45 horas**. Este incremento imprevisible, estaría trayendo como consecuencias dificultades para el adecuado manejo operativo en la rada interior del puerto del Callao, lo que compromete su operación, así como sobrecostos logísticos a los usuarios derivado de los mayores tiempos de permanencia de las naves.

**Gráfico N° 16**

APMT: Tiempo de permanencia de naves portacontenedores en bahía, 2020-2024 (horas)

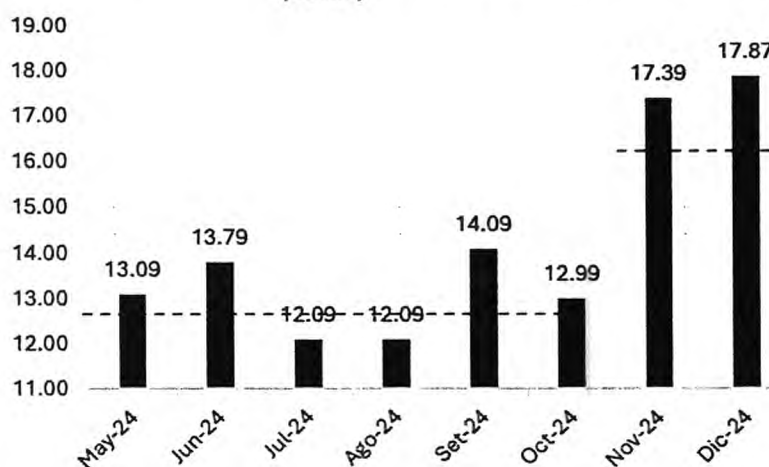


Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

De la misma manera, si observamos la información mensual disponible, entre mayo y octubre del 2024 el tiempo de espera promedio en bahía era de 13.45 horas, mientras que entre noviembre 2024 y febrero 2025 dicho tiempo ascendió a 16.9 horas en promedio, es decir que el tiempo promedio se incrementó de manera imprevisible en 25.7%.

**Gráfico N° 17**

APMT: Tiempo de permanencia de naves portacontenedores en bahía, mayo 2024-febrero 2025 (horas)



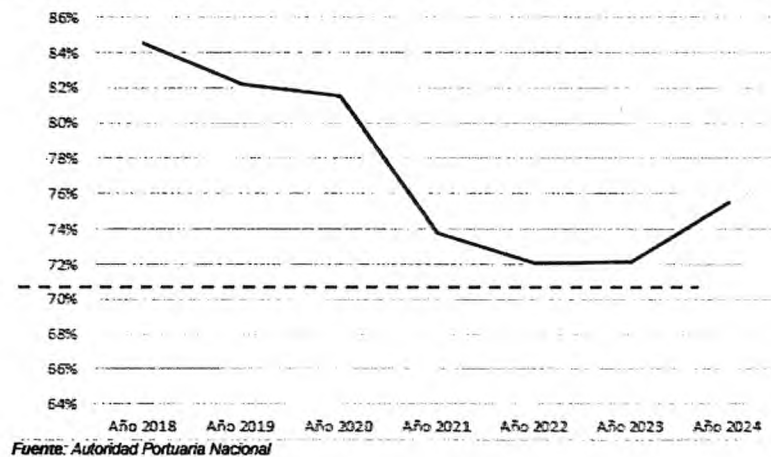
Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

De otro lado, sobre los tiempos de permanencia de las naves en el Muelle 5, en particular en el amarradero D, tal como se observa en el siguiente Gráfico N° 18, desde el 2018 este cuenta con tasas de ocupación mayores al 70%, lo que dificulta la operatividad de dicho muelle. Si bien, las mejoras realizadas en sus operaciones ha permitido reducir su tasa de ocupación entre el 2018 y el 2023, un hecho imprevisible acontecido recientemente, como es el incremento inusual de las actividades de comercio exterior y el consecuente aumento no previsto de vehículos de carga hacia y desde el Puerto del Callao, han generado que el



tiempo de permanencia de las naves en el Amarradero 5D se incrementa, ocasionando que la tasa de ocupación de dicho amarradero sea mayor, hasta alcanzar valores del 75%. Cifra que compromete su operatividad y seguridad; problema que se acentúa aún más al no poder emplear el amarradero 5E contiguo, por estar ocupado por las embarcaciones de pesca artesanal.

**Gráfico N° 18**  
**APMT: Tasa de Ocupación en el muelle 5, amarradero D (porcentaje)**



Todo lo antes descrito, genera una demora en la carga y descarga de los buques anclados en los amarraderos, lo que a su vez produce colas de hasta 25 buques esperando en bahía.<sup>35</sup>

Por otro lado, como consecuencia del aprovechamiento de las economías de escala, las naves a nivel internacional siguen una tendencia creciente al transporte internacional con naves cada más grandes, tales como las post panamax y new panamax, por lo que la necesidad de contar con amarraderos que permitan la atención de este tipo de naves para el embarque y desembarque de contenedores, así como su adecuada operación con los estándares de seguridad internacional, resulta de vital importancia en el principal puerto del país, el Puerto del Callao. No obstante, la imposibilidad de emplear el amarradero E, impide que estas naves de mayor tamaño puedan recalcar.



Adicionalmente, se debe señalar que la problemática expuesta no sólo se traduce en altos costos logísticos y pérdida de tiempo en viaje, sino también en una inseguridad ciudadana focalizada en las zonas congestionadas, lo que genera un impacto negativo sustancial en la competitividad del comercio exterior y desmedro al desarrollo económico del país, así como en la vida e integridad de los usuarios de las vías. Al mismo tiempo, debilita la percepción de la comunidad internacional acerca de la eficiencia y seguridad del hub logístico del Callao.

En ese marco, se advierte que las situaciones descritas escapan a la previsión razonable y al control del Estado peruano dado que su origen es exógeno, ya que los precios internacionales, la congestión de puertos en otros países y la propia actividad de comercio internacional se derivan de decisiones e interacciones de agentes económicos privados, así como de gobiernos extranjeros que imponen medidas o restricciones al comercio internacional, tales como aranceles, entre otros.

A manera de ejemplo, existe incertidumbre a nivel mundial sobre el alcance e impactos del incremento en los aranceles por parte de Estados Unidos a los productos provenientes de la República Popular China, Canadá y México, entre otros países, así como, respecto de los impactos de las contra medidas arancelarias (guerra comercial), que puedan adoptar estos países; lo que podría afectar el comercio global de mercancías. Resulta claro y evidente que, estas medidas adoptadas – o por adoptarse – por

<sup>35</sup> <https://gestion.pe/economia/apm-terminals-alista-expediente-que-apunta-a-resolver-congestion-en-muelle-norte-del-callao-puerto-del-callao-congestion-en-el-puerto-noticia/>



parte de gobiernos extranjeros, y sus consecuencias, escapan al control y previsión del Estado peruano.<sup>36</sup>



Dichas situaciones imprevisibles (externalidades negativas) impactan de forma inevitable en las operaciones portuarias del Puerto del Callao, y también tienen un correlato negativo en las diversas vías de acceso hacia los Terminales Portuarios del Callao, debido al incremento exponencial del tráfico vehicular, en particular de vehículos de transporte de carga pesada; lo que restringe la capacidad y seguridad operativa de la cadena logística de los Terminales Portuarios del Callao e impacta negativamente en los ciudadanos y los diversos agentes económicos, quienes, a diario, pierden tiempo en el intenso tráfico, que podrían utilizarlo en otras actividades productivas, económicas y sociales.

En ese sentido, ante el acaecimiento de las situaciones extraordinarias e imprevisibles antes descritas, resulta necesario disponer medidas urgentes y céleres tendiente a superar dicha situación y minimizar el impacto negativo que estas generan, a través de la ejecución de las intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, que se describen en el artículo 3, 4 y 5 del Decreto de Urgencia.



b) Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.



En el presente caso, la imprevisibilidad está estrechamente vinculada al incremento no previsto: (i) del impacto negativo en la capacidad y seguridad de las operaciones navales y portuarias del Terminal Norte), (ii) del riesgo a la vida e integridad de los pescadores artesanales, y; (iii) del riesgo de daños a las embarcaciones ubicadas dentro del Área Acuática de la Concesión y/o en la zona de maniobras del "Área Acuática a Desocupar"; derivado del incremento repentino de la actividad comercial internacional del transporte de mercancías antes mencionado, del aumento del tiempo de permanencia de las naves de carga en el Muelle 5D, exacerbado por un elemento adicional que restringe aún más la capacidad operativa del referido terminal para atender los buques que ingresan y salen del referido terminal e incrementa el riesgo a la vida y seguridad de los pescadores artesanales; esto es la superposición entre las actividades desarrolladas por: (a) los armadores y los poseedores de embarcaciones pesqueras artesanales que utilizan dicha área acuática como área de fondeo de sus embarcaciones, y (b) el concesionario<sup>37</sup> del Terminal Norte que utiliza dicha área acuática para la operatividad del referido terminal (esto es, las maniobras de los buques mercantes y remolcadores que realizan sus actividades en dicha zona), según da cuenta el Informe Técnico Legal N° 0032-2025-APN-UAJ-DIPLA-DOMA de la APN.



Asimismo, la capacidad operativa del terminal para atender buques de carga en forma segura se ve afectada por la presencia de estas embarcaciones pesqueras en el Área Acuática a Desocupar, puesto que restringe el espacio para la realización de las maniobras de amarre y desamarre de las naves en los referidos amarraderos, así como la acción de los remolcadores que apoyan estas maniobras, las mismas que resultan inseguras y peligrosas, poniendo en riesgo la vida e integridad, entre otros, de los pescadores artesanales y de posibles daños a sus embarcaciones, afectando además la operatividad del Terminal Norte; sin perjuicio de las significativas pérdidas económicas que se generan para el erario público como consecuencia de una menor la actividad de comercio exterior.

De otro lado, tal como se ha mencionado, los diversos factores que han contribuido al incremento de las actividades de importación y exportación, y por ende el crecimiento de las operaciones navales y portuarias, escapan al control y previsión del Estado peruano. En efecto, la congestión de puertos en el extranjero, la caída de los precios internacionales, la ocurrencia de oleajes anómalos que ha implicado el cierre de determinados puertos en el exterior, el incremento de aranceles por parte de los Estados Unidos de América, las potenciales medidas de respuesta de los gobiernos extranjeros afectados por dicha política arancelaria son eventos que el Estado peruano no puede anticipar ni controlar.

La problemática que se enfrenta en estos casos, requiere de medidas cuyo mayor problema es el tiempo que demora la ejecución de las intervenciones requeridas para darles solución en contraposición a la necesidad de que éstas se ejecuten en el más breve plazo a fin de mitigar los

<sup>36</sup> <https://gestion.pe/economia/precios-de-las-materias-primas-como-cierran-el-primer-mes-del-2025-noticia/?ref=gesr>

<sup>37</sup> APM Terminals Callao S.A.





impactos negativos en la economía y en la sociedad en general, lo cual impide que las medidas mitigadoras puedan ser implementadas en el ejercicio ordinario de las competencias de las entidades, las que deben implementar procesos de contratación y seguir una tramitología que retrasa la ejecución de las medidas mitigadoras requeridas, lo que hace que la solución o respuesta del Estado sea extemporánea.

De lo señalado, se aprecia que existe una situación excepcional producto de situaciones exógenas, que genera un impacto negativo sustancial en la competitividad del comercio exterior y desmedro al desarrollo económico del país, así como en la vida e integridad de los pescadores artesanales y sus embarcaciones.



### 7.2.3 Sobre la necesidad de la medida

Este requisito exige que las circunstancias, además, deben ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento parlamentario para la expedición de leyes (iniciativa, debate, aprobación y sanción), pudiera impedir la prevención de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.



Sobre el particular, de conformidad con lo indicado en el portal institucional del Congreso de la República,<sup>38</sup> el procedimiento para la creación de una ley en el ámbito parlamentario consta de los siguientes pasos:

### Imagen N° 7



En ese marco, se puede señalar que la aprobación de un proyecto de Ley en el Congreso de la República toma como mínimo 3 meses. Sin embargo, en la realidad este proceso puede demorar como mínimo un año.

<sup>38</sup> [Portal Institucional e Información sobre la Actividad Parlamentaria y Legislativa del Estado Peruano > Labor legislativa > Flujiograma legislativo ¿Cómo se crea una Ley? \(congreso.gob.pe\)](#)



**Cuadro N° 5**  
**Tiempo promedio de aprobación de leyes**

| FECHA DE PRESENTACIÓN | FECHA FIN <sup>1</sup> | PLAZO <sup>2</sup>              | TÍTULO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | ESTADO                                    |
|-----------------------|------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| 25/05/2023            | 6/06/2024              | 1 año(s), 0 mes(es), 13 día(s)  | Ley que modifica el Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, y aprueba otras disposiciones                                                                                                                                                                                                                       | Publicada en el Diario Oficial El Peruano |
| 21/11/2022            | 6/10/2023              | 0 año(s), 10 mes(es), 19 día(s) | Ley que establece medidas para promover la competencia en el servicio de transporte terrestre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Publicada en el Diario Oficial El Peruano |
| 21/11/2022            | 5/12/2024              | 2 año(s), 0 mes(es), 15 día(s)  | Ley que promueve la contratación preferente de personal o empresa, local y/o regional, para el desarrollo de actividades económicas circunscritas al transporte de mercancías y transporte de trabajadores                                                                                                                                                                                                                | Orden del Día                             |
| 09/11/2022            | 5/12/2024              | 2 año(s), 0 mes(es), 27 día(s)  | Ley que establece disposiciones extraordinarias para garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial en la provincia de Lima y en la Provincia Constitucional Del Callao                                                                                                                                                                                  | Dictamen                                  |
| 12/10/2022            | 5/12/2024              | 2 año(s), 1 mes(es), 25 día(s)  | Ley del conductor y conductora profesional                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Orden del Día                             |
| 16/06/2022            | 30/05/2023             | 0 año(s), 11 mes(es), 18 día(s) | Ley que contempla beneficios excepcionales para el cese de las actividades de radiodifusión realizadas sin autorización por los Gobiernos Regionales y Locales                                                                                                                                                                                                                                                            | Publicada en el Diario Oficial El Peruano |
| 08/04/2022            | 5/12/2024              | 2 año(s), 8 mes(es), 2 día(s)   | Ley de amnistía en el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías que fomenta la reactivación del sector afectado por las graves consecuencias de la COVID-19                                                                                                                                                                                                                                               | Orden del Día                             |
| 07/04/2022            | 5/12/2024              | 2 año(s), 8 mes(es), 3 día(s)   | Ley que modifica la Ley N° 27181, Ley General De Transporte Y Tránsito Terrestre, a fin de regular la emisión de normas complementarias a los reglamentos nacionales                                                                                                                                                                                                                                                      | Orden del Día                             |
| 04/10/2021            | 5/12/2024              | 3 año(s), 2 mes(es), 3 día(s)   | Ley que deroga la Ley N° 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú - Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry - Leoncio Prado - frontera Perú - Brasil (FERRIPEB), y la Ley N° 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la Construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil - Perú" Atlántico - Pacífico (FETAB) y su Reglamento | Orden del Día                             |

**Nota:**

1/ Fecha de fin: Para las leyes publicadas en el diario oficial El Peruano se toma la fecha de publicación, mientras que para las leyes aún no publicadas se toma como fecha de fin el 05/12/2024.

2/ Plazo: Para las leyes publicadas, es el tiempo desde la presentación hasta la publicación en el diario oficial El Peruano. En el caso de las leyes no publicadas, es el tiempo desde la presentación hasta el 05/12/2024.

**a) Intervenciones en infraestructura logística para los terminales portuarios del puerto del Callao**

Debe tenerse presente que el presente Decreto de Urgencia se deriva de la necesidad de ejecución de intervenciones celeres en infraestructura logística para los terminales portuarios del Callao a fin de mitigar y/o eliminar el imprevisible aumento en el congestionamiento vehicular, derivado del aumento inusual e imprevisible de las actividades de comercio exterior, lo que conlleva a una congestión en los Terminales Portuarios del Callao, lo que afecta tanto a los buques en espera como incrementa el tráfico vehicular en las vías de acceso al Puerto del Callao, el cual trae como problema conexo la inseguridad ciudadana en las zonas colindantes y accesos a los terminales portuarios.

En lo que corresponde a la implementación de intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, resulta necesaria la implementación del presente Decreto

de Urgencia, tomando en consideración las siguientes afectaciones:

- Afectación al tránsito debido al incremento de la congestión vehicular en las vías públicas debido al inusitado incremento y afluencia no controlada de camiones de carga general hacia las instalaciones del Puerto del Callao.
- Afectación por los tiempos prolongados de espera en bahía para buques de carga general que vienen incrementándose como consecuencia de la demora en la descarga y descarga de mercancías, como consecuencia de la demora en el ingreso y salida de los vehículos de transporte de carga.
- Afectación en la atención de la demanda de carga que supera la capacidad de los Terminales Portuarios del Callao, pese a que se cumple con los criterios contractuales de productividad.
- Afectación al transporte terrestre de carga, el cual también se ha incrementado, generando congestión vehicular en las vías de acceso al puerto del Callao, repercutiendo en los niveles de eficiencia en las operaciones de transporte de carga en el puerto.
- Afectación por los altos costos logísticos e inseguridad ciudadana focalizada en las zonas congestionadas.
- Afectación por la pérdida de horas productivas producto del uso de las vías congestionadas.

Considerando el plazo promedio de aprobación de proyectos normativos a nivel del poder legislativo (mínimo 1 año – al cual debe sumarse el plazo de las intervenciones propuestas), y dada la urgencia de implementar las medidas contempladas en el proyecto normativo en el más breve plazo, a fin de mitigar los daños o afectaciones antes mencionados, en un plazo menor, la aprobación del Decreto de Urgencia es la medida más idónea.

b) Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao

En lo que corresponde a la implementación del proceso de desocupación total del Área Acuática a Desocupar, resulta necesaria la implementación del presente Decreto de Urgencia, tomando en consideración las siguientes afectaciones:

- Restricción de espacio para la realización de las maniobras de amarre y desamarre de las naves en los referidos amarraderos, así como la acción de los remolcadores que apoyan estas maniobras, las mismas que resultan inseguras y peligrosas.
- Riesgo a la vida e integridad de los pescadores artesanales y de posibles daños a sus embarcaciones, debido al fuerte oleaje que causan las maniobras de los buques post panamax en el área acuática del Terminal Norte.
- Afectación a la seguridad de las operaciones portuarias de nuestro principal *hub* portuario, lo cual daña la imagen internacional de nuestro puerto reduciendo su competitividad y productividad en comparación con otros puertos de la región.

El tiempo que demanda la aplicación del procedimiento parlamentario para la expedición de leyes (mínimo 1 año de acuerdo con el Cuadro N° 5 – al cual debe sumarse el plazo de las intervenciones propuestas), no permitiría implementar estas medidas propuestas en el proyecto normativo, antes de enero de 2026, lo que impediría la prevención de las afectaciones e los impactos negativos antes referidos, o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.

De lo antes indicado, se desprende que resulta inviable utilizar el procedimiento parlamentario a efectos de implementar las acciones requeridas; por lo que es necesario que se adopten medidas extraordinarias y de eficacia inmediata -como las dispuestas en el Decreto de Urgencia- que permitan dinamizar y viabilizar la continuidad y ejecución de las actividades portuarias.

7.2.4 Sobre la transitoriedad de la medida

Sobre el particular, se verifica el cumplimiento de transitoriedad, toda vez que la vigencia de la norma será hasta el 31 de diciembre de 2025, periodo suficiente para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones pueda ejecutar las intervenciones requeridas para la prevención y atención del problema público identificado.

Al respecto, tal como se muestra en los Gráficos N° 9 y N° 10 precedentes, se justifica razonablemente

que el plazo de vigencia del Decreto de Urgencia (esto es, hasta el 31 de diciembre del 2025) es el plazo idóneo para implementar satisfactoriamente las medidas propuestas y en consecuencia, mitigar los problemas públicos identificados, respectivamente.

#### 7.2.5 Sobre la generalidad e interés nacional de la medida

Esta exigencia implica que debe ser el "interés nacional" que justifique la aplicación de la medida concreta. Ello quiere decir que los beneficios que depare la aplicación de la medida no pueden circunscribir sus efectos en intereses determinados, sino por el contrario, deben alcanzar a toda la comunidad.

En ese sentido, la emisión de esta norma se enmarca en el interés nacional, toda vez que responde al compromiso estatal frente a la sociedad para ejecutar, de manera célere y eficiente, las intervenciones prioritarias para atender diversas situaciones que ponen en riesgo y/o restringen los servicios de transporte portuario del país, de acuerdo con lo siguiente:

- a) Intervenciones en infraestructura logística para los terminales portuarios del puerto del Callao.
- b) Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

Atendiendo a esto, los efectos de la norma son de interés general, ya que busca preservar la seguridad operacional de las actividades portuarias, lo cual tiene un impacto positivo en las actividades económicas, permitiendo a su vez, proteger la vida, salud e integridad de los usuarios de la infraestructura, de los trabajadores que las atienden y de las compañías que utilizan estas infraestructuras para prestar sus servicios de transporte. Así, los efectos del presente proyecto normativo se extenderán no solo a las personas directamente beneficiarias de la misma, sino también a la generalidad de la sociedad.

En consecuencia, la emisión de este decreto de urgencia responde al interés general y el interés público, con lo cual se cumple el requisito de generalidad en los términos expresados por el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente N° 708-2005-PA/TC.

#### 7.2.6 Sobre la conexidad

El requisito de conexidad implica que debe existir una vinculación inmediata entre la medida aplicada y las circunstancias extraordinarias existentes. Las medidas extraordinarias y los beneficios que su aplicación produzcan deben surgir del contenido mismo del decreto de urgencia y no de acciones diferidas en el tiempo o, menos aún, de delegaciones normativas, pues ello sería incongruente con una supuesta situación excepcionalmente delicada.

De esta manera, el cumplimiento de este requisito se da por cuanto se verifica el nexo entre las medidas propuestas en el Decreto de Urgencia, y la situación extraordinaria e imprevisible que las motiva, según lo siguiente:

- a) Intervenciones en infraestructura logística para los terminales portuarios del puerto del Callao

Al respecto, cabe señalar que las medidas planteadas por el Decreto de Urgencia en este extremo es la alternativa más eficiente e idónea para atender de manera célere el problema público identificado - *vía la suscripción de acta de acuerdo para encargar al concesionario la ejecución de las intervenciones señaladas en el artículo 3 del Decreto de Urgencia*-, ya que permitirá contar con un espacio acondicionado para la espera en cola de los vehículos de carga en ruta hacia los Terminales Portuarios del Puerto de Callao (estacionamiento temporal cercado e iluminado), lo que permitirá mitigar el problema de congestión y tráfico vehicular en un corto plazo, conforme a lo señalado en el Gráfico N° 9.

- b) Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos 5D y 5E del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao

Al respecto, cabe señalar que las medidas planteadas por el Decreto de Urgencia en este extremo es



la alternativa más eficiente e idónea para solucionar el problema público identificado, dado que permite liberar de manera célere el Área Acuática a Desocupar, solucionando el problema de la superposición de actividades entre el Terminal Norte y las embarcaciones pesqueras artesanales, lo que redundará no sólo en la seguridad operacional de la infraestructura portuaria, sino en la seguridad de los pescadores artesanales y sus embarcaciones que representan su medio de sustento.



Asimismo, es importante tener presente que, a efectos de que la referida superposición no vuelva a ocurrir, el Decreto de Urgencia propone la intervención de DICAPI mediante actividades de policía para acompañar las actividades de desocupación del Área Acuática a Desocupar y la posterior vigilancia y patrullaje de la zona con el objeto de evitar el ingreso de embarcaciones no autorizadas dentro del área acuática donde se efectúan las maniobras de los buques que ingresan al Terminal Norte del Puerto del Callao. En ese orden de ideas, la implementación del Decreto de Urgencia en este extremo se propone implementar en un plazo célere, conforme a lo señalado en el Gráfico N° 10.



#### **VIII. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, el análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional tiene por finalidad precisar de manera detallada si se trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento jurídico o si más bien se trata de una propuesta que modifica, deroga o complementa normas vigentes.

En ese sentido, se señala que la presente norma, no genera mayor cambio en el ordenamiento jurídico nacional, puesto que no se deroga normas vigentes; no obstante, establece medidas extraordinarias y temporales, en materia económica y financiera, que permitan al Estado peruano realizar acciones inmediatas que permitan atender los problemas públicos identificados.



#### **IX. ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO EX ANTE**

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 33.2 del artículo 33 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de mejora de la Calidad Regulatoria<sup>39</sup>, las entidades públicas tienen la obligación de aplicar un AIR Ex Ante como herramienta de análisis previo, cuando el proyecto normativo de carácter general establezca y/o modifique una obligación, condición, requisito, responsabilidad, prohibición, limitación y/o cualquier otra regla que imponga exigencia(s):

- a) Que genere(n) o modifique(n) costos en su cumplimiento por parte de las personas; y/o,
- b) Que limite(n) el ejercicio, otorgamiento y/o reconocimiento de derechos de las personas, restringiendo el desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.



Sin embargo, se debe tener presente que conforme a lo previsto en el literal c) del numeral 41.1 del artículo 41 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2025-PCM, los decretos de urgencia que dictan medidas extraordinarias en materia económica y financiera están exceptuados expresamente del AIR, por lo que se encuentran fuera del alcance de lo dispuesto en el numeral 33.2 del artículo 33 del referido Reglamento.

<sup>39</sup> Aprobado por Decreto de Urgencia N° 023-2025-PCM.



## PODER EJECUTIVO

## DECRETOS DE URGENCIA

DECRETO DE URGENCIA  
Nº 004-2025DECRETO DE URGENCIA QUE APRUEBA MEDIDAS  
EXTRAORDINARIAS Y URGENTES EN MATERIA  
ECONÓMICA Y FINANCIERA PARA LA EJECUCIÓN  
DE INTERVENCIONES PRIORITARIAS PARA  
OPTIMIZAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS EN  
EL PUERTO DEL CALLAO

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

## CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, constituye una atribución del Presidente de la República, dictar medidas extraordinarias, mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional y con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;

Que, la significativa congestión vehicular desde y hacia el Puerto del Callao se ha agravado a partir del incremento repentino de la actividad comercial internacional del transporte de mercancías, generada por el aumento de los volúmenes de exportación e importación nacional, debido a la caída de precios internacionales, la congestión de puertos a nivel internacional, la saturación de los almacenes extraportuarios, entre otros factores;

Que, la Autoridad Portuaria Nacional, mediante Oficio Nº 0116-2025-APN-PD, remite el Informe Técnico Legal Nº 0032-2025-APN-UAJ-DIPL-DOMA, mediante el cual se ha informado un inusual pico de demanda de carga general que supera la capacidad de los Terminales Portuarios del Callao, pese a que se cumplen con los criterios contractuales de productividad. Asimismo, dicha entidad señala que los tiempos de espera en bahía, para los buques de carga general, se han incrementado como consecuencia del reparto de recursos entre los lados tierra y mar de la terminal;

Que, como consecuencia de este inesperado aumento de la demanda de carga general, el transporte terrestre de carga también se ha incrementado, agravando la problemática existente de congestión vehicular en las vías de acceso al Puerto del Callao, repercutiendo en los niveles de eficiencia en las operaciones de transporte de carga hacia y desde el Puerto del Callao;

Que, la problemática expuesta se traduce en altos costos logísticos e inseguridad ciudadana focalizada en las zonas congestionadas, lo que genera un impacto negativo en la competitividad del comercio exterior y un desmedro al desarrollo económico del país. Al mismo tiempo, perjudica la percepción de la comunidad internacional acerca de la eficiencia y seguridad del nodo logístico del Puerto del Callao;

Que, como respuesta a la necesidad de mitigar el impacto negativo en el transporte de carga, es urgente implementar un espacio físico de espera de camiones como elemento mitigador de la gran congestión vehicular antes descrita, generando, además, mejoras en la seguridad de los usuarios y transportistas;

Que, por otro lado, en el caso particular del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, además del problema derivado del incremento repentino de la actividad comercial internacional del transporte de mercancías antes mencionado y del incremento del tiempo de permanencia de las naves de carga en el Muelle 5D, existe un elemento adicional que restringe aún más su capacidad operativa para atender los buques que ingresan y salen del referido terminal; esto es la superposición de

las actividades portuarias con las actividades de pesca artesanal, por la presencia de embarcaciones de pesca artesanal en las áreas de maniobras de sus Amarraderos D y E del Muelle 5;

Que, dicha superposición de actividades restringe el espacio para la realización de las maniobras de amarre y desamarre de los buques de carga en los Amarraderos D y E del Muelle 5, así como las actividades de los remolcadores que apoyan estas maniobras, las mismas que resultan inseguras y peligrosas, poniendo en riesgo la vida e integridad de los pescadores artesanales, generando además el riesgo de daño a sus embarcaciones; afectando, de igual manera, la operatividad del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao; sin perjuicio de las pérdidas económicas que se generarían para el erario público como consecuencia de una menor actividad de comercio exterior;

Que, el proceso de desocupación del total del área acuática de los amarraderos D y E del Muelle 5 requiere una intervención multisectorial, dado que, las medidas propuestas destinadas a solucionar el problema público identificado, requieren para su implementación la participación de: i) el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; ii) la Autoridad Portuaria Nacional – APN (adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones); iii) la Dirección General de Capitanías y Guardacostas – DICAPI (dependiente del Ministerio de Defensa); y iv) el Ministerio de la Producción (en adelante, PRODUCE);

Que, a efectos de evitar los importantes perjuicios expuestos, resulta imprescindible autorizar de forma excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a utilizar las reglas especiales que se describen en el presente Decreto de Urgencia, de forma que puedan realizarse intervenciones por parte de las referidas entidades, en el corto plazo para revertir las situaciones descritas previamente;

Que, la gravedad de las situaciones identificadas demanda la adopción de medidas urgentes en materia económica y financiera que permitan disponer de los recursos y las habilitaciones normativas necesarias para realizar intervenciones urgentes e inmediatas que tengan como finalidad ejecutar diversas intervenciones prioritarias para optimizar los servicios y las actividades se realizan en el Puerto del Callao, así como mitigar los riesgos operacionales y de seguridad en dichas actividades portuarias;

En uso de las facultades conferidas en el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;

## DECRETA:

## Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas extraordinarias y urgentes, en materia económica y financiera, que permitan al Estado peruano ejecutar de manera célere las intervenciones prioritarias para atender diversas situaciones que ponen en riesgo y/o restringen los servicios y las actividades que se realizan en el Puerto del Callao, de acuerdo con lo siguiente:

a) Intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao.

b) Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao.

## Artículo 2.- Finalidad

El presente Decreto de Urgencia tiene como finalidad ejecutar diversas intervenciones prioritarias para optimizar los servicios y las actividades que se realizan en el Puerto del Callao, así como mitigar los riesgos operacionales y de seguridad en dichas actividades.

## Artículo 3.- Intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao

3.1 Autorizar, de manera excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previa evaluación,

a suscribir actas de acuerdo para encargar a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, la ejecución de las siguientes intervenciones, que no forman parte de las obligaciones contractuales de los concesionarios, a fin de implementar un espacio físico de espera de camiones:

- a) Evaluaciones geológicas.
- b) Nivelación de terreno.
- c) Refuerzo estructural.
- d) Instalación de luminarias.
- e) Cerco perimétrico total.
- f) Demolición de infraestructura (muros, entradas).
- g) Nueva área de acceso para camiones de carga.
- h) Estructura e instalación de servicios higiénicos básicos.

3.2 Las intervenciones se efectuarán dentro de un área de 3.6 hectáreas ubicadas dentro de un predio de 207 591,65 m<sup>2</sup> (equivalente a 20.76 hectáreas), ubicado en el distrito del Callao y provincia Constitucional del Callao, inscrito en la Partida Registral N° 70712995 del Registro de Predios de la Oficina Registral del Callao, sobre el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene un derecho de superficie inscrito en la Partida Registral N° 70757656 del Registro de Predios de la Oficina Registral del Callao.

3.3 La inversión aproximada para la ejecución de las intervenciones indicadas en el numeral 3.1 del presente artículo, es de US\$ 9,000 000.00 (nueve millones con 00/100 dólares de los Estados Unidos de América).

3.4 Las actas de acuerdo señaladas en el numeral 3.1 del presente artículo establecen, entre otros, los aspectos vinculados al plazo de ejecución y a los pagos por la supervisión que efectúe el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). De manera previa a su suscripción, se debe contar con el respectivo expediente técnico aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional, mediante Resolución de Acuerdo de Directorio.

3.5 Para la suscripción de dichas actas de acuerdo no será de aplicación la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, de modo que no se requerirá seguir el procedimiento de modificación contractual regulado en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. El financiamiento directo de las intervenciones es asumido por las empresas concesionarias y es reembolsado por el Concedente conforme a lo previsto en el artículo 5 del presente Decreto de Urgencia.

3.6 Facultar al OSITRAN a realizar las labores de supervisión y valorización de las intervenciones debidamente acreditadas y sustentadas. Las actas de acuerdo establecerán los montos vinculados a los pagos de supervisión.

3.7 Habilitar a la Autoridad Portuaria Nacional para que determine el mecanismo a través del cual se realizará la operación y mantenimiento de las intervenciones prioritarias para optimizar las actividades portuarias.

#### **Artículo 4.- Condiciones para las Intervenciones autorizadas**

Autorizar excepcionalmente a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, que suscriban actas de acuerdo en el marco del presente Decreto de Urgencia, a realizar intervenciones en áreas no concesionadas, bajo las siguientes condiciones:

a) Comunicar a la Autoridad Ambiental Competente las medidas de manejo implementadas, a través del Formato de Acción, dentro de los treinta (30) días hábiles posteriores a su culminación. Dicho formato es aprobado mediante resolución directoral de la Dirección General de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a más tardar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la vigencia del presente Decreto de Urgencia.

b) Los permisos, títulos habilitantes y/o autorizaciones necesarias para la ejecución de dichas intervenciones se entienden como aprobados automáticamente, con la

sola aprobación del expediente Técnico aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional a que hace referencia el numeral 3.2 del artículo 3 del presente Decreto de Urgencia; debiendo comunicar las intervenciones desarrolladas a las entidades competentes, adjuntando los documentos correspondientes, en un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles, posteriores a la culminación de las intervenciones.

c) La Autoridad Portuaria Nacional suscribe el Acta de Recepción de las Intervenciones al término de su ejecución, de acuerdo con lo previsto en el Expediente Técnico aprobado para dicho propósito.

#### **Artículo 5.- Reconocimiento de las Intervenciones Ejecutadas**

Habilitar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que, una vez suscrita el Acta de Recepción de las Intervenciones indicada en el literal c) del artículo 4 del presente Decreto de Urgencia, efectúe con sus recursos el reembolso de los costos y gastos incurridos por la empresa concesionaria, según las valorizaciones aprobadas por el OSITRAN.

#### **Artículo 6.- Implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao**

6.1 Autorizar a la Autoridad Portuaria Nacional a otorgar un Incentivo Especial por concepto de: i) reubicación o ii) disposición final (desguace), a favor de los propietarios y los poseedores de embarcaciones que se encuentren en el área acuática de la concesión y/o en la zona de maniobras de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao (en adelante, el "Área Acuática a Desocupar") y que hayan sido reconocidos en el proceso de empadronamiento señalado en el artículo 7 del presente Decreto de Urgencia.

6.2 La Autoridad Portuaria Nacional, mediante una única Resolución de Acuerdo de Directorio, aprueba el monto que le corresponda a cada uno de los Beneficiarios de los Incentivos Especiales, a efectos de proceder con lo indicado en el numeral 8.3 del artículo 8 del presente Decreto de Urgencia.

#### **Artículo 7.- Proceso de Empadronamiento**

7.1 El empadronamiento para la liberación del Área Acuática a Desocupar identifica a los propietarios y poseedores de las embarcaciones que reciban el Incentivo Especial por reubicación o por disposición final (desguace); conforme al siguiente proceso:

a) La DICAPI realiza una verificación de campo respecto a las embarcaciones que se encuentren en el Área Acuática a Desocupar, a fin de realizar un listado de las mismas, identificando aquellas que cuenten con matrícula y aquellas que no cuenten con matrícula, así como su estado de operatividad y su condición. Dicho listado será elaborado en un plazo de veinte (20) días calendario desde la vigencia del presente Decreto de Urgencia, y no podrá ser modificado con posterioridad.

b) Dicho listado es remitido al Ministerio de la Producción, a fin de que verifique, los permisos de pesca de las embarcaciones, detallando en dicho documento las que realizaron esfuerzos pesqueros en el Puerto del Callao y remita el listado con dicha información al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en un plazo no mayor a diez (10) días calendario desde que recibe el listado.

c) Sobre la base de la información a la que se refieren los literales a) y b) precedentes, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en un plazo máximo de sesenta (60) días calendario, elabora el padrón con las embarcaciones cuyos propietarios o poseedores se hayan acogido al proceso de: (i) disposición final (desguace), o; (ii) reubicación al área de fondeadero correspondiente.

Para la elaboración de dicho padrón, los propietarios o poseedores de las embarcaciones deben:

c.1 Acreditar su propiedad o posesión en torno a alguna de las embarcaciones listadas en el literal a) del presente numeral.

c.2 Acogerse al proceso de disposición final (desguace) o al proceso de reubicación.

c.3 Presentar el documento que acredita la cancelación de la matrícula correspondiente emitido por DICAPI, en caso de acogerse al proceso de disposición final (desguace), para posteriormente suscribir con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Acta de Transferencia Especial de la embarcación.

c.4 Suscribir con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según corresponda:

i) El Acta de Transferencia Especial de la embarcación, para su posterior disposición final (desguace), o

ii) El Acta de Compromiso Incondicional e Irrevocable de Desocupación total del Área Acuática a Desocupar (en adelante el "Acta de Compromiso de Desocupación"); el cual comprende el compromiso de la desocupación de todas las embarcaciones del Área Acuática a Desocupar, y su reubicación por parte del propietario o poseedor en el área de fondeadero correspondiente.

7.2 Los propietarios y poseedores de embarcaciones para ser beneficiarios del Incentivo Especial por concepto de: i) reubicación o ii) disposición final (desguace), deben suscribir las actas antes mencionadas, según corresponda.

#### **Artículo 8.- De la entrega de los Incentivos Especiales**

8.1 Autorizar a la Autoridad Portuaria Nacional, en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario, contado a partir de la culminación del plazo indicado en el numeral 9.1 del artículo 9 del presente Decreto de Urgencia, a aprobar mediante Resolución de Acuerdo de Directorio: (i) la metodología para el cálculo del monto de los Incentivos Especiales, la cual contempla criterios objetivos y estandarizados, así como, (ii) las demás condiciones para el otorgamiento de los Incentivos Especiales:

a) Para el caso del Incentivo Especial por concepto de reubicación, el monto del Incentivo Especial se basa, como mínimo, en los siguientes criterios: i) tamaño de la embarcación, ii) condición operativa de la embarcación, iii) costos incrementales, y; iv) período de compensación.

b) Para el caso del Incentivo Especial por concepto de disposición final (desguace), el monto del Incentivo Especial se basa en los siguientes criterios: i) características, y ii) condición, de la embarcación.

8.2 El pago de los Incentivos Especiales debe efectuarse posteriormente a la liberación total del Área Acuática a Desocupar, como consecuencia de la implementación del proceso de: i) disposición final (desguace) o ii) reubicación al área de fondeadero correspondiente.

8.3 El pago de los Incentivos Especiales en favor de los Beneficiarios, se gestiona y realiza, por única vez, a través de la Autoridad Portuaria Nacional, en dos (2) fases sucesivas desde la suscripción de las Actas indicadas en el literal c.4 del numeral 7.1 precedente.

8.4 La primera fase es aquella en la que se realiza la consignación notarial de cheques en favor de los Beneficiarios a la firma de las actas antes mencionadas en un plazo de 3 días desde su suscripción; y la segunda fase, es aquella en la que se entregan los cheques a los beneficiarios previa presentación de la constancia de desocupación efectiva emitida por la Autoridad Portuaria Nacional.

8.5 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, con el apoyo técnico de la Autoridad Portuaria Nacional, define las acciones necesarias para consignar judicialmente el Incentivo Especial de aquellas embarcaciones que habiendo sido ubicadas por la DICAPI no registren un propietario.

#### **Artículo 9.- Reubicación de embarcaciones**

9.1 De forma previa al proceso de empadronamiento descrito en el artículo 7 del presente Decreto de Urgencia,

la DICAPI, a solicitud de la Autoridad Portuaria Nacional, en un plazo de treinta (30) días calendario de publicado el presente Decreto de Urgencia, define el lugar de reubicación al que se trasladan las embarcaciones ubicadas en el Área Acuática a Desocupar, la misma que debe estar fuera de la zona de operaciones de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao.

9.2 En el lugar de reubicación definido por la DICAPI, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa, con opinión de la DICAPI, un sistema de anclaje y de boyas para las embarcaciones pesqueras que no se hayan acogido al proceso de disposición final (desguace) y que deban ser trasladadas a dicha área.

9.3 Autorizar, de manera excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previa evaluación, a suscribir actas de acuerdo para encargar a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, la ejecución de lo señalado en el numeral 9.2 del presente artículo.

9.4 Autorizar, de manera excepcional, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al término del plazo del proceso de empadronamiento señalado en el artículo 7 del presente Decreto de Urgencia, a efectuar las acciones para el traslado, remolque o toda aquella acción que permita retirar a las embarcaciones del área acuática a desocupar y trasladarla al área de disposición final (desguace) o al área de fondeadero autorizado por la DICAPI.

9.5 Las acciones indicadas en el numeral 9.4 precedente pueden ser efectuadas a través de: i) la contratación de los servicios de remolque, o ii) la suscripción de actas de acuerdo para encargar a los concesionarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao la ejecución de las acciones antes descritas.

#### **Artículo 10.- Autorización para modificaciones presupuestarias**

10.1 Para financiar la implementación de las intervenciones en infraestructura logística para los Terminales Portuarios del Puerto del Callao, a las que hacen referencia los artículos 3 al 5 del presente Decreto de Urgencia, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los saldos de libre disponibilidad de su presupuesto institucional del Año Fiscal 2025 en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo establecido en el artículo 11 y en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, así como en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

10.2 Para financiar la implementación del proceso de desocupación total del área acuática de los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, al que hacen referencia los artículos 6 al 9 precedentes, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel institucional durante el Año Fiscal 2025, hasta por la suma de S/ 12,156,224 (DOCE MILLONES CIENTO CINCUENTA Y SEIS MIL DOSCIENTOS VEINTICUATRO Y 00/100 SOLES), en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, a favor del Pliego 214, Autoridad Portuaria Nacional, con cargo a los saldos de libre disponibilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dichas modificaciones presupuestarias en el nivel institucional se aprueban mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas y el Ministro de Transportes y Comunicaciones, a propuesta de este último.

10.3 Para efectos de la implementación de lo señalado en el numeral precedente, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los saldos de libre disponibilidad de su presupuesto institucional del Año Fiscal 2025 en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo establecido en el artículo 11 y

en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, así como en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

10.4 Los recursos materia de anulación por efecto de las modificaciones presupuestarias señaladas en los numerales 10.1 y 10.2 precedentes, no podrán ser objeto de demandas adicionales con cargo a los recursos a los que se refiere el artículo 53 del Decreto Legislativo N° 1440, ni con cargo a recursos autorizados mediante modificaciones presupuestarias en el nivel institucional aprobados a través de norma de cualquier rango.

#### Artículo 11.- Financiamiento

La implementación de las intervenciones señaladas en los artículos 3 al 9 se financian con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

#### Artículo 12.- Control Concurrente

Las intervenciones que se efectúen en el marco de la presente norma se encuentran sujetas al control concurrente.

#### Artículo 13.- Vigencia

El presente Decreto de Urgencia tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2025.

#### Artículo 14.- Refrendo

El presente Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Economía y Finanzas, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, Ministro de Defensa y el Ministro de la Producción.

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

#### Primera.- Actividades complementarias para la desocupación total del Área Acuática a Desocupar

1. La DICAPI en coordinación con el Ministerio Público y la Policía Nacional del Perú, establece las medidas que permitan garantizar la seguridad de las embarcaciones durante su traslado al área de fondeadero correspondiente, así como la seguridad de la vida humana y el medio ambiente acuático.

2. La DICAPI en ejercicio de sus funciones realiza acciones de control y vigilancia en las áreas adyacentes a los Amarraderos D y E del Muelle 5 del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, a fin de efectuar labores de policía marítima para el uso debido del área acuática, la seguridad y la protección de la vida humana. La DICAPI se encuentra facultada a suscribir convenios con los operadores portuarios de los Terminales Portuarios del Puerto del Callao a efectos de coadyuvar al cumplimiento de la presente disposición.

#### Segunda.- Liberación de áreas identificadas para intervenciones prioritizadas

Las entidades públicas titulares registrales y posesionarias dispondrán las acciones necesarias para la liberación y entrega de las áreas ocupadas e identificadas para la ejecución de las intervenciones prioritizadas, establecidas y desarrolladas en los artículos 3 al 5 del presente Decreto de Urgencia.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veinticuatro días del mes de abril del año dos mil veinticinco.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA  
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA  
Presidente del Consejo de Ministros

WALTER ENRIQUE ASTUDILLO CHÁVEZ  
Ministro de Defensa

JOSÉ ANTONIO SALARDI RODRÍGUEZ  
Ministro de Economía y Finanzas

SERGIO GONZALEZ GUERRERO  
Ministro de la Producción

RAÚL PÉREZ REYES ESPEJO  
Ministro de Transportes y Comunicaciones

2393831-1

## PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

### Decreto Supremo que prorroga el Estado de Emergencia en varios distritos de algunas provincias de los departamentos de Amazonas, Áncash, Cusco, Piura, Tumbes y Ucayali, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales

#### DECRETO SUPREMO N° 053-2025-PCM

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, mediante el Decreto Supremo N° 024-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 27 de febrero de 2025, se declara el Estado de Emergencia en varios distritos de algunas provincias de los departamentos de Amazonas, Áncash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Ica, La Libertad, Lambayeque, Lima, Moquegua, Pasco, Piura, Puno, San Martín, Tacna, Tumbes y Ucayali, que se encuentran detallados en el Anexo que forma parte del referido decreto supremo, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de sesenta (60) días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan;

Que, de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 68.5 del artículo 68 del Reglamento de la Ley N° 29664, que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD), aprobado por el Decreto Supremo N° 048-2011-PCM, en concordancia con el numeral 5.3 del artículo 5 y el numeral 9.2 del artículo 9 de la "Norma Complementaria sobre la Declaratoria de Estado de Emergencia por Desastre o Peligro Inminente, en el marco de la Ley N° 29664, del Sistema Nacional de Gestión de Riesgo de Desastres - SINAGERD", aprobada mediante el Decreto Supremo N° 074-2014-PCM; la Presidencia del Consejo de Ministros, excepcionalmente, presenta de Oficio ante el Consejo de Ministros la declaratoria de Estado de Emergencia ante la condición de peligro inminente o la ocurrencia de un desastre, previa comunicación de la situación y propuesta de medidas y/o acciones inmediatas que correspondan, efectuada por el Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI); y, de conformidad con lo establecido en los artículos 8 y 15 de la acotada norma, la solicitud de prórroga del Estado de Emergencia es presentada al INDECI, quien emite la opinión respecto a su procedencia;

Que, mediante el Oficio N° 000134-2025-INDECI/JEF INDECI, de fecha 22 de abril de 2025, el Jefe del INDECI, teniendo en consideración el Oficio N° D000259-2025-PCM-SGRD de fecha 14 de abril de 2025, del Secretario de Gestión del Riesgo de Desastres de la Presidencia del Consejo de Ministros, respecto a la prórroga del Estado de Emergencia declarado por Decreto Supremo N° 024-2025-PCM, presenta el Informe Situacional N° 000014-2025-INDECI/DIRES, de fecha 22