

PROYECTOS DE LEY N° Proyecto de Ley N° 1124/2021-CR

**PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LOS
ARTÍCULOS 1° Y 5° DE LA LEY N° 27613,
INCREMENTANDO AL 5% LA
PARTICIPACIÓN EN RENTA DE ADUANAS
(PRA)**

El Grupo Parlamentario Podemos Perú, a iniciativa del Congresista Enrique Wong Pujada de, conformidad con el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y los artículos 22° literal c), 37°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el Proyecto de Ley siguiente:

**PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 1° Y 5°
DE LA LEY N° 27613, INCREMENTANDO AL 5% LA
PARTICIPACIÓN EN RENTA DE ADUANAS (PRA)**

La presente Ley tiene por objeto modificar el artículo 1° y 5° de la Ley N° 27613- Ley de Participación en Renta de Aduanas, incrementando al 5% la Participación en Renta de Aduanas (PRA) cuya redacción será la siguiente:

Artículo 1°.- Modificación del artículo 1°

"Artículo N° 1.- Participación en la Renta

Las provincias y distritos donde existen y funcionan aduanas marítimas, aéreas, postales, fluviales, lacustres y terrestres tienen derecho a percibir el 5% de las rentas que se recauden por esa actividad, como la Participación en Renta de Aduanas (PRA), constituyéndose en recurso propio para beneficiar su desarrollo.

Artículo 2°.- Modificación del artículo 5°

Los distritos y provincias donde se instalen futuras aduanas también tendrán derecho a percibir el 5 por ciento (5%) como Participación en Renta de Aduanas (PRA).

Artículo 3°.- Vigencia de la Ley

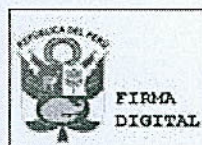
La presente Ley entrará en vigencia a partir del año siguiente de su publicación en el diario Oficial El Peruano.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. - El incremento de la Participación en Renta de Aduanas (PRA) del 2% al 5% será destinado solamente para Proyectos de Inversión Pública.

Segunda. - La aplicación del incremento de Renta de Aduanas del 2% al 5% se realizará de manera progresiva en un plazo que no excederá los dos años, a razón de 1.5 % de incremento anual.

Lima, 07 de enero de 2022.



Firmado digitalmente por:
WONG PUJADA Enrique FIR
10621836 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/01/2022 11:47:04-0500



Firmado digitalmente por:
LUNA GALVEZ Jose Leon FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/01/2022 09:21:49-0500



Firmado digitalmente por:
LUNA GALVEZ Jose Leon FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/01/2022 09:22:03-0500



Firmado digitalmente por:
CALLE LOBATON Digna FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/01/2022 09:43:29-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **14** de **enero** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1124/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.

.....
HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICION DE MOTIVOS

1.- Antecedentes históricos

El Gobierno del General Manuel A. Odría el 29 de abril de 1949, como resultado de numerosas gestiones para que se solucionen las secuelas dejadas por el terremoto de 1940, expidió el Decreto Ley N.º 11008 mediante el cual se creaban rentas para la Provincia Constitucional del Callao. Esta norma establecía, en su primer artículo, un derecho adicional del 1% ad - valorem sobre todas las importaciones que se efectúen por la aduana del Callao y disponía la aplicación de los fondos en la ejecución de obras públicas en el Callao: Saneamiento, agua, desagüe, pavimentación, electrificación, construcción de viviendas, parques, campos deportivos y defensas ribereñas. Asimismo, esta norma creaba la Junta de Obras Públicas del Callao - JOPC - como órgano ejecutor, inicialmente con limitadas responsabilidades, situación que fue corregida más adelante

La Junta de Obras Públicas del Callao fue presidida por el Alcalde Provincial e integrada por un delegado del Ministerio de Fomento y Obras Públicas y por diversas personalidades de instituciones representativas y a lo largo de dos décadas ejecutó, con los recursos otorgados por el D.L. N.º 11008, una serie de obras de diversa envergadura, como por ejemplo las casas(blocks) de Santa marina sur y norte orientadas a solucionar los problemas prioritarios entre ellos el de vivienda de la Provincia Constitucional del Callao.

El 7 de octubre de 1969, mediante Decreto Ley N.º 17847, el gobierno Militar derogó la Ley N.º 11008, ocasionando la inmediata desactivación de la mayor parte de obras que estaban en ejecución y de tres grandes programas de viviendas populares que estaban por iniciarse.

Teniendo como marco las expectativas de la ciudadanía chalaca en relación al ofrecimiento del presidente Fernando Belaunde Terry, la Cámara de Senadores apremiada por la presión social, en sesión plenaria del 22 de noviembre de 1984, aprobó un Proyecto de Ley, inspirado en las demandas enarboladas en 1980, presentado por el senador Jaime Cheneffuse y otros representantes. Ley 24017 que fue promulgada por el Poder Ejecutivo el 07 de diciembre de 1984 y en ella se reconocía a favor de la Provincia Constitucional del Callao, Rentas consistentes en la asignación del 2% de los montos recaudados por las aduanas marítima, aérea y postal, ubicadas en la Provincia Constitucional. Asimismo, se disponía que la Dirección General de Aduanas (actualmente Superintendencia Nacional de Administración Tributaria), previa verificación del monto recaudado, deposite mensualmente en una cuenta corriente especial del Banco de la Nación el monto correspondiente.

Con Ley N.º 27613 del 21 de diciembre del 2001, Ley de Participación en Renta de Aduanas; se determinan que las provincias y distritos donde existen y funcionan Aduanas Marítimas, Áreas, Frutales, Fluviales, Lacustres y Terrestres, tienen derecho a percibir solo el 2 % de las rentas que se recaudan por esa actividad, como participación en Rentas de Aduanas (PRA), constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo.

Únicamente en el caso de la Provincia Constitucional del Callao, el Gobierno Regional del Callao y el Fondo Educativo creado con la Ley 27613 participan de las rentas recaudadas por las aduanas ubicadas en la provincia Constitucional del Callao.

Los recursos de la Renta de Aduanas provienen de lo recaudado por operaciones de importaciones.

Menores importaciones o más partidas exoneradas significan menores ingresos para los municipios. El contrabando, al afectar la recaudación de Aduanas, también afecta los ingresos municipales provenientes de las operaciones de importación. (https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100694&view=article&catid=150&id=2430&lang=es-ES).

Mediante Ley N.º 28543 de fecha 15 de junio del 2005 que modifica el numeral 34.2 del artículo 34º de la Ley N.º 27783 - Ley de Bases de la descentralización-, en los siguientes términos.

"Artículo 34.- Régimen especial para la Provincia Constitucional del Callao

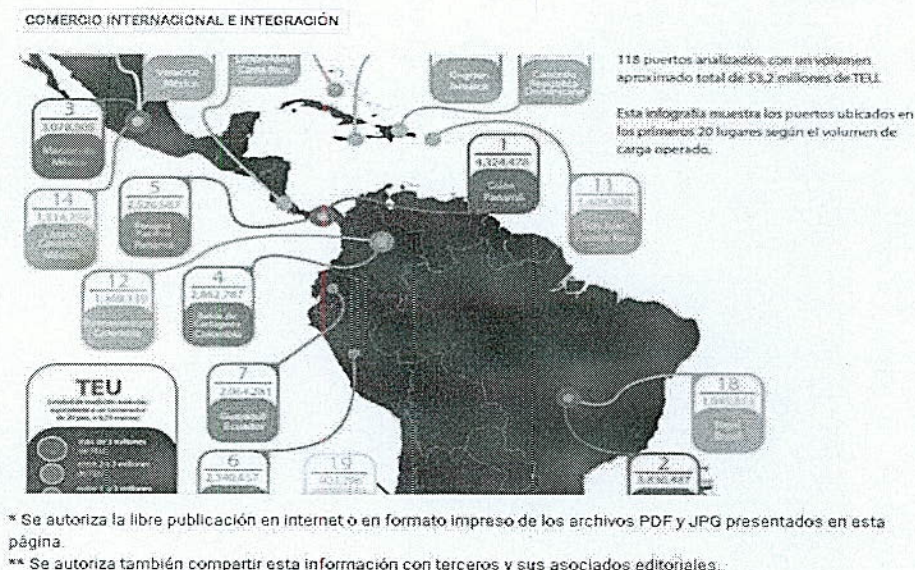
(...)

34.2 Por la naturaleza excepcional antes señalada, los recursos provenientes de la Renta de Aduanas conforme el artículo 3º de la Ley N.º 27613 se asignará el 10 % al Fondo Educativo de la Provincia Constitucional del Callao; el saldo restante será distribuido en un 50% al Gobierno Regional y el otro 50% proporcionalmente, entre las municipalidades de la jurisdicción"

1.- Importancia económica de la Provincia Constitucional del Callao

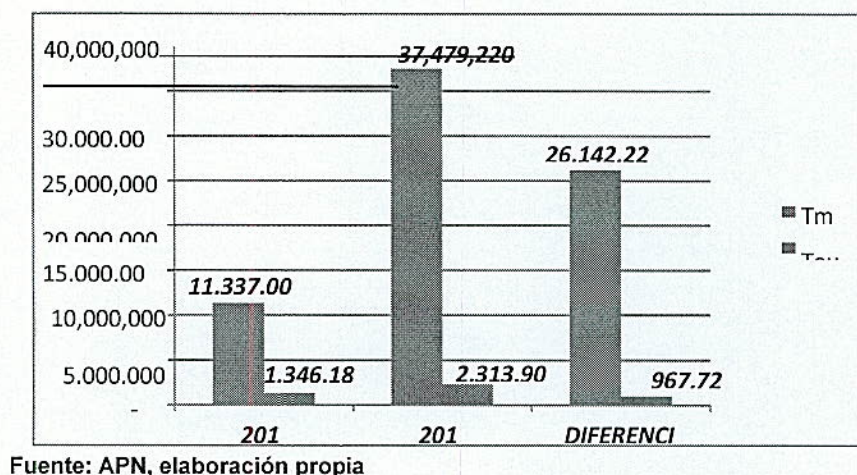
- a) El terminal marítimo del Callao, en el 2019 ocupó el sexto lugar en el ranking de Puertos latinoamericanos establecido por la CEPAL (Gráfico 1), esto se debe en gran parte a las inversiones que se han realizado por las concesionarias tanto APM como DP WORLD, con inicio de operaciones en el 2010 comprometiendo inversiones por un total de 1,700 millones de dólares de acuerdo a contratos de concesión.

Gráfico 1



- b) En el periodo comprendido del 2010 al 2019 el promedio de incremento de contenedores movilizados represento el 7 % anual, en el 2010 se movilizó un millón trescientos mil contenedores, en el 2019 se movizaron 2 millones trescientos mil contenedores, en 10 años se incrementó el volumen de contenedores movilizados en un millón, de igual manera, el tonelaje movilizado en el 2010 fue de 11 millones 330 mil toneladas y en el 2019 fue de 37 millones 400 mil toneladas en 10 años el volumen de tonelaje movilizado se incrementó en 26 millones de toneladas, esto se debe a la importante ubicación estratégica del puerto del Callao y desde luego a la inversión realizada por la concesionarias tanto en infraestructura como en equipo moderno de alta tecnología (Cuadro 1).

Cuadro 1



- c) El Callao, en el periodo del 2010 al 2019, representa el 87 % (Ver Cuadro 2) del total del importe recaudado por aduanas a nivel nacional, ello denota la importancia que representa el Terminal Marítimo del Callao, el 13 % corresponde a 15 Gobiernos regionales que tienen Terminal Marítimo, (Gráfico 2) sin embargo, esta importancia comercial del Puerto del Callao no va aparejada con el mejoramiento de la infraestructura de la Ciudad.

Cuadro 2

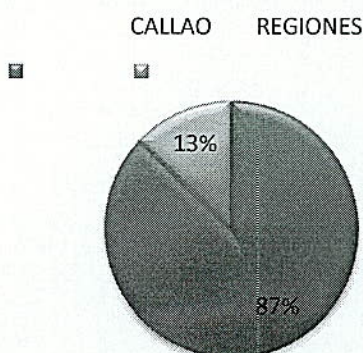
Renta de Aduanas (expresado en miles de millones de soles)

AÑO	CALLAO	REGIONES	TOTAL	% Callao	% Regiones
2019	26,587.50	3,923.2	30,510.70	87%	13%
2018	26,172.07	4,082.3	30,254.40	87%	13%
2017	22,943.80	3,746.4	26,690.24	86%	14%
2016	21,887.55	3,497.1	25,384.67	86%	14%
2015	21,455.80	3,212.6	24,668.40	87%	13%
2014	21,459.71	3,533.7	24,993.40	86%	14%
2013	20,625.07	3,352.9	23,978.02	86%	14%
2012	19,458.81	2,811.4	22,270.20	87%	13%
2011	18,600.39	2,492.5	21,092.90	88%	12%
2010	16,655.88	2,275.1	18,931.00	88%	12%
Promedio				87%	13%

Fuente: SUNAT, elaboración propia

GRAFICO 2

**% DE RECAUDACION ADUANERA DEL
CALLAO VS.15 REGIONES-2010-2019**

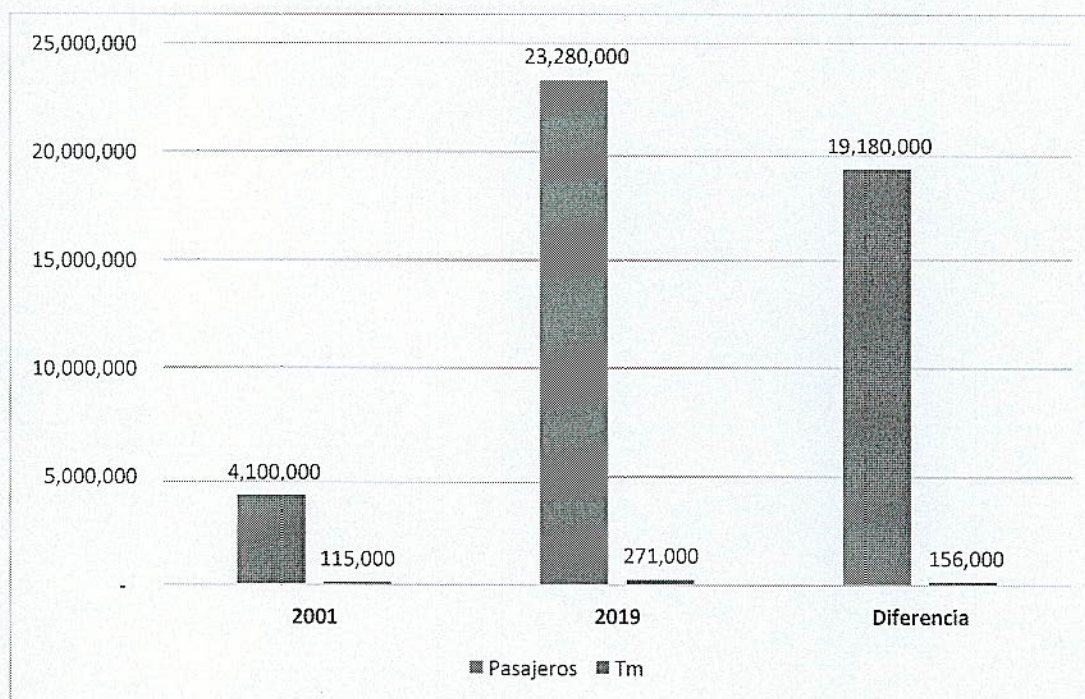


FUENTE: SUNAT

- d) El aeropuerto Jorge Chávez fue entregado en concesión a la empresa Lima Airport Partners (LAP el 14 de febrero de 2001), fecha en que se movilizaba 4 millones 100 mil pasajeros, de acuerdo a contrato el Concesionario Lima Airport Partners se comprometió a realizar inversiones en mejoras, en los bienes muebles e inmuebles destinados a optimizar la infraestructura y la calidad de los servicios, producto de esas mejoras en el 2019 se incrementa el número de pasajeros a 23 millones doscientos ochenta mil pasajeros (Cuadro 3).

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es el principal terminal aéreo del Perú, ubicado en la Provincia Constitucional del Callao. Su ubicación estratégica, en el medio de la costa oeste de América del Sur, lo ha convertido en un importante centro de conexión del continente. "Los aeropuertos son una pieza clave del crecimiento económico, debido a la amplia contribución de su ecosistema y la cadena de proveedores de todas las actividades aeronáuticas y no aeronáuticas. Contribuyen al PBI, a través del valor agregado de las ventas, generan empleo directo e indirecto, brindan conectividad (impulsando la exportación, el turismo, actividades comerciales y productivas y las inversiones) y aportan transferencias al Gobierno" (LAP Memoria Integrada 2020)".

Cuadro 3
Movimiento de pasajeros y carga aeropuerto Jorge Chávez



Fuente: Lima Airport Partners, elaboración propia

e) La recaudación aduanera en el periodo comprendido del 2006 al 2019 represento en promedio el 18 % del Presupuesto General de La República, pero la retribución en promedio equivale al 0.33 % (cuadro 4), esta inequidad en la distribución incide en la baja inversión que el Callao tiene en Educación, Salud, en infraestructura básica, en generación de empleo sobre todo para el segmento juvenil; al respecto, COMEX ha publicado un informe en donde textualmente señala:

- La región con mayor proporción de "ninis" (jóvenes que ni trabajan y ni estudian) en el Perú es el Callao, con un 27,7% de jóvenes entre los 15 y 24 años que ni estudian ni trabajan; es decir, 9,7% más que el promedio nacional, alertó Comex, si realizamos los cálculos respectivos al 2021 existirían en el Callao 44,588 jóvenes que ni estudian ni trabajan, cifra alarmante pero real

<file:///D:/INEI/INEI%20-%20Per%C3%BA%20Estimaciones%20y%20Proyecciones%20de%20Poblaci%C3%B3n%20departamental,%20por%20A%C3%B1os%20Calendario%20y%20Edad%20Simple,%201995-2030.%20Bolet%C3%ADn%20Especial%20N%C2%B025.html>

Cuadro 4

Recaudación aduanera Callao y su contribución al presupuesto General
 de la República (en miles de soles)

Año	*RENTA ADUANA	**IMPUESTOS EXTRA PORTUARIOS	TOTAL	PGP (PIA)	Aporte % PGR	PRA
2006	11,352,830.0	2,479,711.2	13,832,541.2	45,578,688	30%	7%
2007	13,039,636.8	2,599,681.7	15,639,318.5	57,955,949	27%	15%
2008	15,795,189.5	2,471,698.8	18,266,888.4	70,795,191	26%	21%
2009	12,806,426.4	2,660,385.7	15,466,812.1	72,355,498	21%	-19%
2010	16,655,875.4	2,715,736.8	19,371,612.2	81,894,839	24%	30%
2011	18,600,389.0	3,067,310.3	21,667,699.3	88,460,620	24%	12%
2012	19,458,812.8	3,342,082.8	22,800,895.6	95,534,635	24%	5%
2013	20,625,074.3	3,600,304.4	24,225,378.7	108,418,910	22%	6%
2014	21,459,709.7	3,181,751.9	24,641,461.6	118,934,254	21%	4%
2015	21,455,802.6	3,655,873.9	25,111,676.6	130,621,291	19%	0%
2016	21,887,547.2	3,463,322.3	25,350,869.5	138,490,511	18%	2%
2017	22,943,795.2	3,846,312.0	26,790,107.2	142,471,519	19%	5%
2018	26,172,071.7	3,684,042.7	29,856,114.4	157,158,748	19%	14%
2019	26,587,480.0	4,492,376.7	31,079,856.7	168,074,407	18%	2%
	242,253,160.7	40,768,214.5	283,021,375	1,476,745,058	19%	7%
2%	4,845,063.21				0.33%	

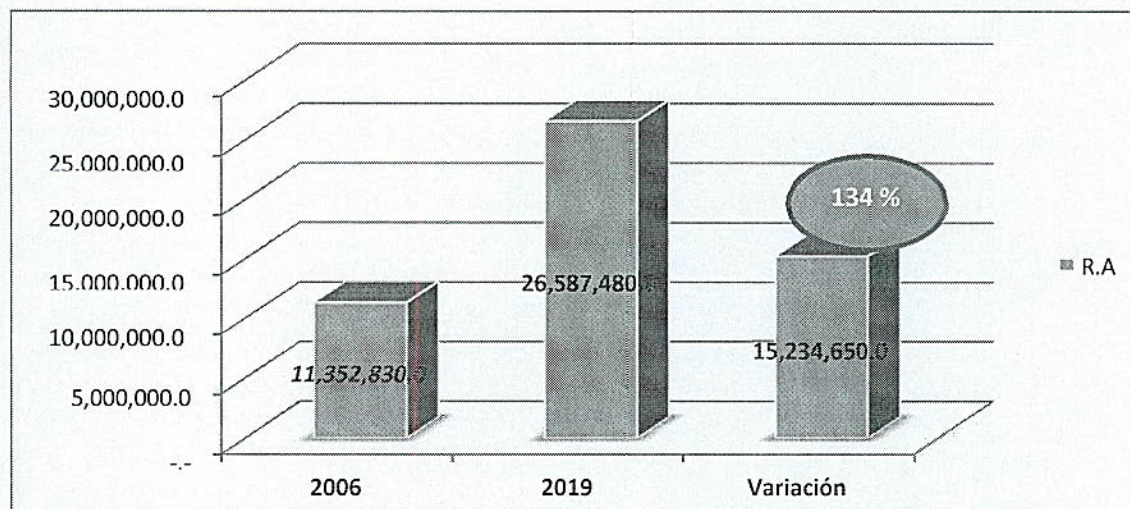
Fuente: SUNAT, MEF elaboración propia

* Renta de aduana: Impuesto a la Importación, impuesto general a las ventas, impuesto selectivo al consumo.

** Impuesto Extra portuario: Impuesto a la renta, a la producción y consumo (IGV), otros ingresos, impuesto temporal a los activos netos.

- f) Como se puede apreciar en el Gráfico 3, el incremento de la recaudación aduanera ha sido del 134% a razón de 7% anual

Gráfico 3
Evolución Renta de Aduanas



Fuente: SUNAT, elaboración propia

- g) El incremento de la distribución en Participación en Renta de Aduanas (PRA) beneficiara también a 15 Regiones, que cuentan con aduanas en su jurisdicción ciertamente los recursos recibidos serian para impulsar obras de desarrollo que beneficien a la comunidad, conforme se señala en uno de los articulados de la presente Ley.

Los municipios distritales y provinciales que se beneficiarían con el incremento del PRA están ubicados en las siguientes regiones: Ancash, Arequipa, Cusco, Ica, La Libertad, Lambayeque, Loreto, Madre De Dios, Moquegua, Piura, Puno, San Martín, Tacna, Tumbes y Ucayali.

Destacamos los niveles de ingreso por participación en Renta de Aduanas de la 16 Regiones que cuentan con Terminal Marítimo (año 2019), valores estimados en relación al cálculo de los ingresos aduaneros (Cuadro 5).

Cuadro 5

REGION	RENTA ADUANAS 2019	PRA 2%
ANCASH	89,139.5	1,782.8
AREQUIPA(MATARANI)	975,498.7	19,510.0
CALLAO	26,587,480.0	531,749.6
CUSCO	114.6	2.3
ICA(SAN MARTIN)	323,875.5	6,477.5
LA LIBERTAD(SALAVERRY)	312,874.3	6,257.5
LAMBAYEQUE	135,227.3	2,704.5
LORETO(YURIMAGUAS)	41,107.1	822.1
MADRE DE DIOS	16,559.9	331.2
MOQUEGUA(ILO)	466,891.0	9,337.8
PIURA(PAITA)	874,791.5	17,495.8
PUNO	215,070.9	4,301.4
SAN MARTIN	25,820.0	516.4
TACNA	361,640.3	7,232.8
TUMBES	115,261.3	2,305.2
UCAYALI	1,166.5	23.3

FUENTE:
 SUNAT/HTTPS://WWW.SUNAT.GOB.PE/ESTADISTICASESTUDIOS/INGRESOS-RECAUDADOS.HTML, ELABORACIÓN PROPIA, FRBC

- h) En virtud de la vigencia de los acuerdos comerciales con los principales socios comerciales del Perú, los cuales han eliminado aranceles para el comercio bilateral o han ido reduciendo el arancel NMF según calendarios de desgravación; en el 2019 el arancel efectivo (recaudación arancelaria efectiva como proporción del total del valor CIF de importaciones) fue de 0,9%, el impacto en relación a la rebaja de aranceles es considerable.

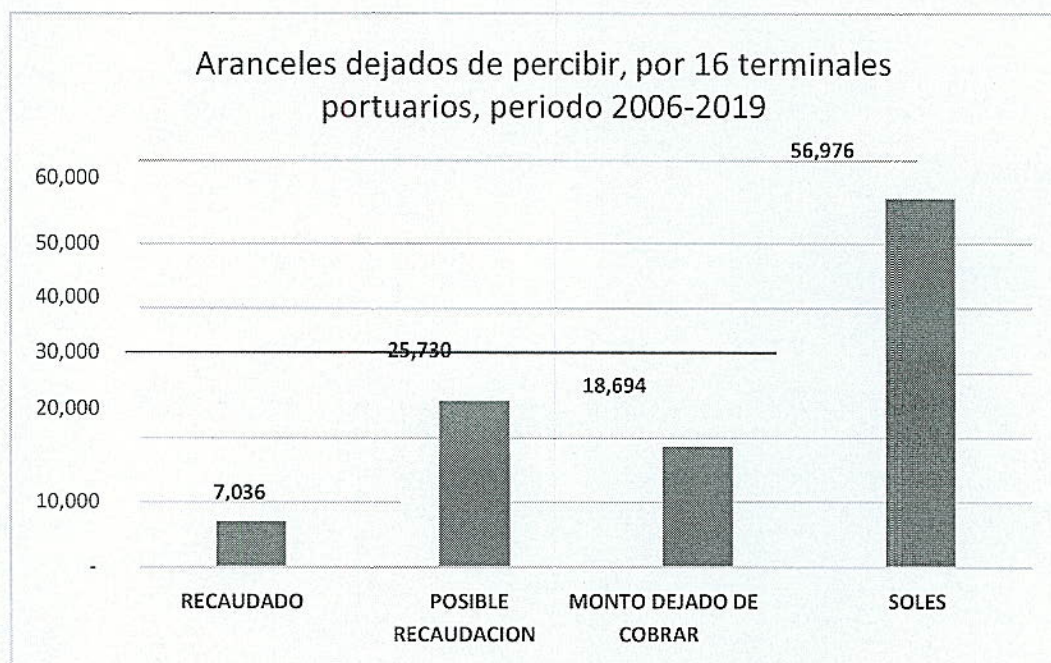
En nuestro país, los niveles arancelarios ad-valorem aplicados a terceros países (nación más favorecida, NMF) para el 100 por ciento del universo arancelario son de tasas arancelarias de 0, 6 y 11 por ciento. Es de resaltar que el 70 por ciento de este universo arancelario, representando el 74 por ciento en términos de valor de las importaciones del año 2019, se encuentra sujeto a un arancel de cero por ciento, y el 100 por ciento de los bienes de capital.

En efecto se ha estimado un impacto negativo en la recaudación aduanera vía aranceles de aproximadamente S/. 57,176.95 millones de soles, en el periodo comprendido del 2006 al 2019, considerando un arancel promedio del 5.5%, como año base, vs el arancel que efectivo que se cobró el 2019 que fue del 0.9% (Ver cuadro 6 y Grafico 4) si el Callao moviliza el 87 % de la carga a nivel nacional el efecto para Callao es una perdida en la recaudación aduanera vía aranceles es de S/.49,743.95 millones de soles.

Cuadro 6

Aranceles dejados de percibir por los Puertos a nivel nacional, periodo 2006-20019							
Millones de dólares					Tipo de cambio		
	*arancel real	**Importaciones cif	AR*MICIF/100 =(MR) MONTO RECAUDADO	Posible Recaudación	Importe dejado de recaudar	* Dólar Promedi o Ponderado	Millones de soles
2006 Dic.	5.5	14,844.0	809	809	0	3.19	0
2007 Dic.	3.2	19,591.0	633	1,068	435	2.99	1,300.41
2008 Dic.	2.0	28,449.0	578	1,550	973	3.14	3,055.08
2009 Dic.	2.1	21,011.0	450	1,145	695	2.88	2,002.94
2010 Dic.	2.0	28,815.0	565	1,570	1,006	2.80	2,815.80
2011 Dic.	1.3	37,152.0	465	2,025	1,560	2.69	4,196.43
2012 Dic.	1.3	41,018.0	524	2,235	1,712	2.55	4,364.79
2013 Dic.	1.2	42,356.0	528	2,308	1,780	2.79	4,966.82
2014 Dic.	1.3	41,042.0	514	2,237	1,723	2.98	5,133.15
2015 Dic.	1.2	37,331.0	437	2,035	1,597	3.40	5,431.14
2016 Dic.	1.1	35,132.0	384	1,915	1,531	3.35	5,127.85
2017 Dic.	1.0	39,806.0	390	2,169	1,779	3.24	5,765.02
2018 Dic..	0.9	43,170.4	379	2,353	1,974	3.36	6,633.26
2019 Dic.	0.9	42,390.8	382	2,310	1,929	3.31	6,384.26
			7,036	25,730	18,694	3.05	57,176.95
* Fuente Sunat, ** Fuente BCR, MEF-Elaboración propia							

GRAFICO 4



Fuente: SUNAT, elaboración propia, millones de dólares

En conclusión, los 16 Gobiernos Regionales y sus Municipios Provinciales y Distritales, son afectados significativamente en cuanto a sus recursos provenientes de la Participación de Rentas de Aduanas, por lo que resulta importante tomar las medidas económicas a fin de compensar la diferencia de recursos que dejados de percibir por efecto de la vigencia de los TLC's, por lo que justifica la compensación a través del incremento del 2% al 10%, que se hace extensible a todas las provincias puertos que reproducen características similares de desarrollo social, económico, y cultural; con similares indicadores sociales de pobreza y pobreza extrema, desempleo y subempleo; la informalidad, carencia de servicios básicos, haciéndose extensiva la iniciativa a dichas ciudades-puerto.

Renta de Aduanas y Canon Minero, Petrolero, Gasífero, desde 1984 el porcentaje por concepto de Renta de aduanas se mantiene inalterable en el 2 %, sin embargo, las necesidades tanto en salud, educación, seguridad ciudadana, empleo e infraestructura han crecido.

Por analogía si comparamos la Renta de Aduanas con el Canon Minero, Gasífero, Pesquero o Forestal, la diferencia es abismal, en relación al canon Minero, por ejemplo, el 50 % de los ingresos tributarios corresponde a la Región donde se encuentra el recurso natural, el 2 % por concepto de Participación en renta de Aduanas resulta un porcentaje ínfimo (Cuadro N° 7)

Cuadro N° 7

Porcentajes de Canon Minero, Petrolero, Minero, Pesquero, Forestal y Gasífero

Canon	Constitución de los Canon	Ejemplo de Empresas
Petrolero	12,5% del Valor de la Producción. Proviene de las Regalías que pagan las empresas que explotan Petróleo, Gas y Condensados.	Pluspetrol, Petrotech, Pérez Companc, Aguaytia, Sapet, GMP, Maple, etc.
Minero	50% del Impuesto a la Renta que pagan las empresas mineras por el aprovechamiento de los recursos minerales (metálicas y no metálicas).	Metálicas: Minsur, Yanacocha, Barrick, Southern, etc. No Metálicas: Cementos Lima, Pacasmayo, Yura, etc.
Hidroener.	50% del Impuesto a la Renta pagado por las concesionarias que utilizan recursos hídricos para generación de energía.	ElectroPerú, Egenor, Electroandes, Egasa, Eléctrica Cahua, Energía Pacasmayo, Egesur, etc.
Pesquero	50% del Impuesto a la Renta y Derechos de Pesca pagados por las empresas dedicadas a la extracción comercial y por aquellas que además de extraer procesan recursos hidrobiológicos.	Sipesa, Austral Group, Hayduk, Alexandra, Pesquera Inca, Pesquera Diamante, San Fermin, etc.
Forestal	50% del pago por Derechos de Aprovechamiento de productos forestales y fauna silvestre que recaude el INRENA.	Explotadora de Negocios, Forestal BTA, Cocama, Forestal Otorongo, Sepahua Tropical Forest, etc.
Gasífero	50% del Impuesto a la Renta y las Regalías, y un Porcentaje de los Contratos de Servicios percibidos por la explotación del gas.	Camisea a partir del 2004.

Si consideramos en 100 soles la recaudación tributaria y aplicamos el canon minero, que de acuerdo a Ley es el 50% para la circunscripción territorial donde se extrae el mineral, le correspondería 50 soles, si aplicamos la participación en Renta de Aduanas que de acuerdo a norma es el 2%, solamente consideraríamos 2 soles, abismal la diferencia, esta situación impide el desarrollo de las regiones que tienen terminal marítimo y que sus recursos generados no se pueden aprovechar-**Cuadro 8**

Cuadro 8

Renta de Aduanas	Canon Minero
2 %	50 %

- i) El Congreso de la República mediante Ley N.º 30197 crea el Distrito de Mi Perú, consiguientemente los distritos en el Callao se incrementan a 6 más un Municipio Provincial y con ello la distribución de la Participación en Renta de Aduanas se tiene que efectuar entre 7 circunscripciones territoriales, si bien es cierto se incrementa en términos generales los importes por Participación en Renta de Aduanas (PRA), por la creación de un nuevo distrito, en la práctica los recursos destinados a los municipios distritales han disminuido conforme se aprecia en cuadro adjunto -Cuadro N° 10 – en el periodo comprendido del 2013 al 2016 la Participación en Renta de Aduanas se incrementó en 7 % , pero, paradójicamente los recursos recibidos por ejemplo por el Municipio del Callao, disminuyeron en 1 % esto debido a las necesidades presupuestales del nuevo Municipio que por Ley le corresponde, esta situación convalida nuestra propuesta de incremento de Participación en Renta de Aduanas (PRA) que está congelada desde el año de 1984.

Cuadro 9

PARTICIPACION EN RENTA DE ADUANAS CALLAO			INCREMENTO	
CONCEPTO	2013	2016	SOLES	%
PARTICIPACION EN RENTA DE ADUANAS	164,178,024.88	175,825,738.01	11,647,713.13	7%
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO	46,503,399.02	45,919,958.35	-583,440.67	-1%
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE VENTANILLA	47,758,441.17	47,316,915.45	-441,525.72	-1%
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE MI PERU	0	17,026,802.66	17,026,802.66	

Fuente: Transferencias MEF, elaboración propia

Esta situación se puede repetir debido a que se encuentra en camino la distritalización de Pachacútec, ubicado en Ventanilla, cuyo expediente técnico se encuentra en la Oficina de Demarcación Territorial de la Presidencia del Consejo de Ministros, al respecto se ha promulgado, mediante Ley declarativa N° 31176 **QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN DEL DISTRITO DE PACHACÚTEC**, creación de un nuevo distrito que implicaría que los gobiernos locales reciban menores recursos por concepto de Renta de Aduanas.

- j) El Callao se ubica en el tercer lugar en el Rankin de regiones que aportan al PBI.

Cuadro 10

	Regiones	2019		Regiones	2019
1	Lima	39.8	14	Tacna	1.6
2	Arequipa	5.8	15	Moquegua	1.5
3	Callao	4.1	16	Apurímac	1.3
4	La Libertad	4.1	17	San Martín	1.1
5	Cusco	4.0	18	Huánuco	1.1
6	Piura	3.8	19	Ayacucho	1.1
7	Ancash	3.7	20	Pasco	1.0
8	Ica	3.2	21	Ucayali	0.9
9	Junín	2.8	22	Huancavelica	0.7
10	Lambayeque	2.2	23	Amazonas	0.6
11	Cajamarca	2.1	24	Tumbes	0.5
12	Puno	1.8	25	Madre de Dios	0.4
13	Loreto	1.7			

Fuente: INE

La competitividad de un país depende, en gran medida, del acceso a la infraestructura y de la calidad de esta. Mejorar estos factores no solo incrementa la conectividad con los mercados domésticos e internacionales, sino también impulsa el desarrollo del capital humano del país que deviene en un crecimiento económico. Una red de infraestructura sólida permite, por ejemplo, reducir los costos de transacción, incrementar los flujos de información y reducir los tiempos de transporte de carga, con lo cual se pueden desarrollar actividades económicas y sectores productivos que impacten directamente en la competitividad. Además, conecta a los ciudadanos con sus centros de trabajo y garantiza el acceso a servicios públicos, como postas médicas y colegios.

Las circunscripciones territoriales que se beneficiarían son 16, incluyendo la Provincia Constitucional del Callao, con el 5 por ciento de incremento de Renta de Aduanas a continuación realizamos una simulación del incremento al 5 %, Cuadro 11.

Cuadro 11

Incremento de Renta de Aduanas al 5%, en dos tramos, considerando año base 2021, comprende 16 regiones que tienen Terminal Portuario

Simulación de Incremento de Renta de Aduanas del 2% al 5% (en miles de soles – Monto estimado)				
REGION	RENTA ADUANAS 2020	AÑO		
		2021	2022	2023
		2%	2%+1.5%= 3.5%	3.5%+1.5%=5%
ANCASH	89,139.50	1,782.80	3,119.89	8,022.59
AREQUIPA	975,498.70	19,510.00	34,142.48	87,794.96
CALLAO	26,587,480.00	531,749.60	930,561.80	2,392,873.20
CUSCO	114.6	2.3	4.019	10.338
ICA	323,875.50	6,477.50	11,335.63	29,148.77
LA LIBERTAD	312,874.30	6,257.50	10,950.61	28,158.73
LAMBAYEQUE	135,227.30	2,704.50	4,732.91	12,170.32
LORETO	41,107.10	822.1	1,438.71	3,699.51
MADRE DE DIOS	16,559.90	331.2	579.60	1,490.40
MOQUEGUA	466,891.00	9,337.80	16,341.17	42,020.13
PIURA	874,791.50	17,495.80	30,617.67	78,731.15
PUNO	215,070.90	4,301.40	7,527.46	19,356.33
SAN MARTIN	25,820.00	516.4	903.70	2,323.80
TACNA	361,640.30	7,232.80	12,657.40	32,547.61
TUMBES	115,261.30	2,305.20	4,034.12	10,373.44
UCAYALI	1,166.50	23.3	40.80	104.90
Fuente: SUNAT/ https://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/ingresos-recaudados.html , elaboración propia, frbc				

El número de pobladores beneficiados de las circunscripciones territoriales que recibirían la Renta de Aduanas serían 16 millones 479 mil pobladores, el 50 % de la población estimada por el INEI, al 2021 (<file:///D:/INEI/poblacio%20proyectada%20inei.pdf>) Cuadro 12

Cuadro 12

Nº	Nº	Habitantes
1	CALLAO	1151.5
2	AREQUIPA	1526.7
3	PIURA	2077
4	TACNA	377.8
5	MOQUEGUA	195.2
6	LA LIBERTAD	2048.5
7	PUNO	1233.3
8	ICA	998.1
9	ANCASH	1188.4
10	TUMBES	255.7
11	MADRE DE DIOS	179.7
12	UCAYALI	602.4
13	SAN MARTIN	912.7
14	CUSCO	1369.9
15	LAMBAYEQUE	1325.9
16	LORETO	1037.1
TOTAL		16,479.9

Fuente: INEI, elaboración propia.

- k) El incremento de la Participación en Renta de Aduanas (PRA), permitirá mayores recursos para el Fondo Educativo del cual la Universidad Nacional del Callao forma parte, única Universidad Publica licenciada por SUNEDU ubicada en el Callao, el incremento de recursos la UNAC los destinara para la investigación científica y tecnológica, elevando la calidad educativa beneficiando a alumnos y docentes, contribuyendo a que la Universidad Nacional del Callao logre los objetivos trazados por SUNEDU, mejorando por cierto el capital humano de la Región Callao.
- l) Breve descripción de Terminales Marítimos ubicados en territorio peruano que perciben Renta de Aduanas.

Cuadro 13

Tributos aduaneros 2016-2020, miles de soles					
Terminal/ Año	2016	2017	2018	2019	%
TM Matarani	1,005,879.7	1,149,532.9	1,372,425.5	1,125,463.1	12%
TM Paracas	177,816.1	276,284.9	302,287.2	335,095.3	88%
TM Paita	810,547.5	842,171.1	900,876.2	622,713.0	-23%
TM Yurimaguas	33,832.5	894.9	11,458.1	39,138.6	16%

Fuente Sunat: Elaboración propia

Como se puede apreciar en el cuadro 13, los Terminales Marítimos de Matarani, Paracas, Paita y Yurimaguas recaudan por concepto de tributos aduaneros importantes sumas de dinero, pero el 98% de ese importe recaudado se traslada al Gobierno central, quedando el 2% para las localidades monto que resulta insuficiente para obras en infraestructura tanto social como productiva, a continuación, describimos en apretada síntesis los terminales marítimos antes citado:

A nivel internacional, el puerto de Paita conecta el Océano Atlántico (Brasil) con el Océano Pacífico (Perú), a través de su conexión con el Puerto Fluvial de Yurimaguas (Loreto), permitiendo la dinamización de ambas economías a través de sus regiones amazónicas. A nivel nacional, se llevan a cabo la exportación e importación de productos hidrobiológicos y agrícolas mediante contenedores provenientes principalmente de los departamentos de Piura, Amazonas, Cajamarca, Lambayeque, Tumbes y San Martín. Todo este movimiento de comercio que tiene lugar en el Puerto de Paita lo han convertido en el puerto principal de la región norte del Perú.

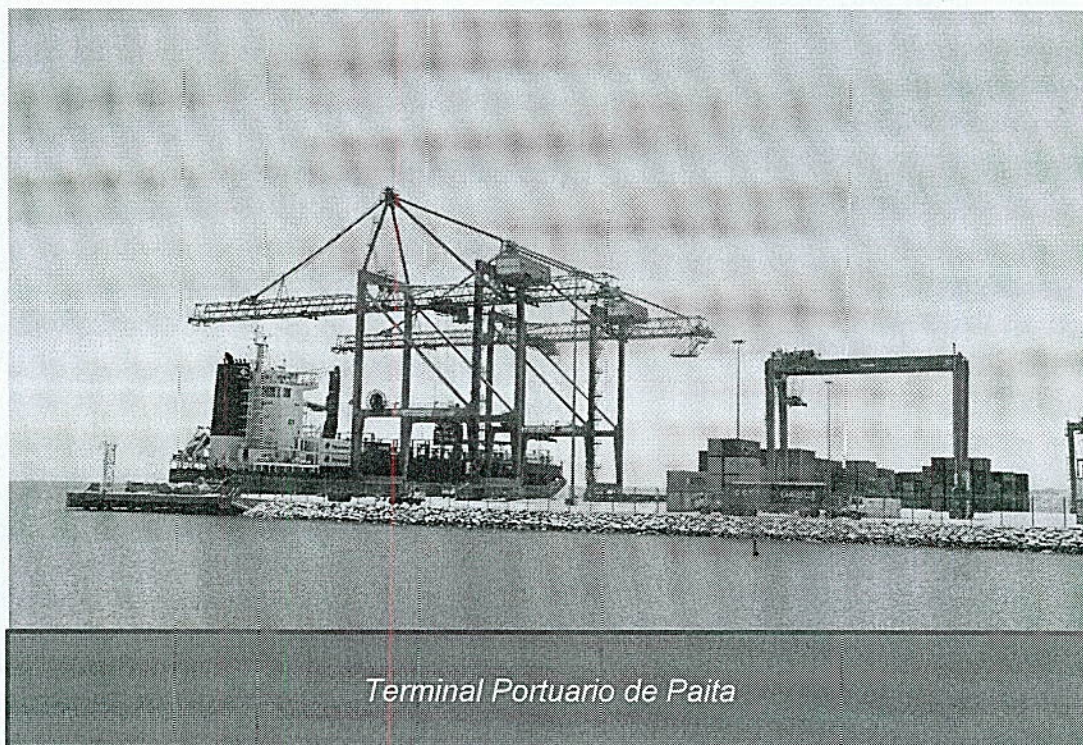
Piura se ubica como la segunda región con mayor oferta de viviendas, incrementado la importación de material de construcción y el producto retail de Homecenter y Tiendas del Mejoramiento del Hogar. (<https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2018/11/pdn-tpaita-2021.pdf>)

Con el incremento presupuestal vía incremento de renta de aduanas se fortalecerá la inversión en los gobiernos locales de la Región Piura en infraestructura social y económica, logrando mejorar la calidad de vida del poblador.

- **Terminal Marítimo de Paita, ubicado en Piura-Cuadro 14**

Paita es el principal puerto del Norte Peruano, moviliza contenedores de importación y exportación (principalmente productos hidrobiológicos y agrícolas), graneles sólidos (fertilizantes, granos y minerales), graneles líquidos (etanol y aceite de pescado) y carga general (bienes mineros y carga de proyectos). El terminal Portuario de Paita, en el 2019 por concepto de Tributo aduaneros recaudo el importe de S/. 622,713.0 seiscientos veintidós millones setecientos mil trescientos soles (<https://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/ingresos-recaudados.html>).

Cuadro 14



- **Terminal Portuario de Matarani, ubicado en Arequipa- Cuadro 15**

El 17 de agosto de 1999, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y el Terminal Internacional del Sur S.A. suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del TPM por 30 años.

El Terminal Portuario Matarani se encuentra ubicado en el distrito de Islay, provincia del mismo nombre, en el extremo sur del Perú, a una distancia de 120 kilómetros de la ciudad de Arequipa. Así, la zona de influencia directa del terminal portuario es la Provincia de Islay, ubicada en la región de Arequipa.

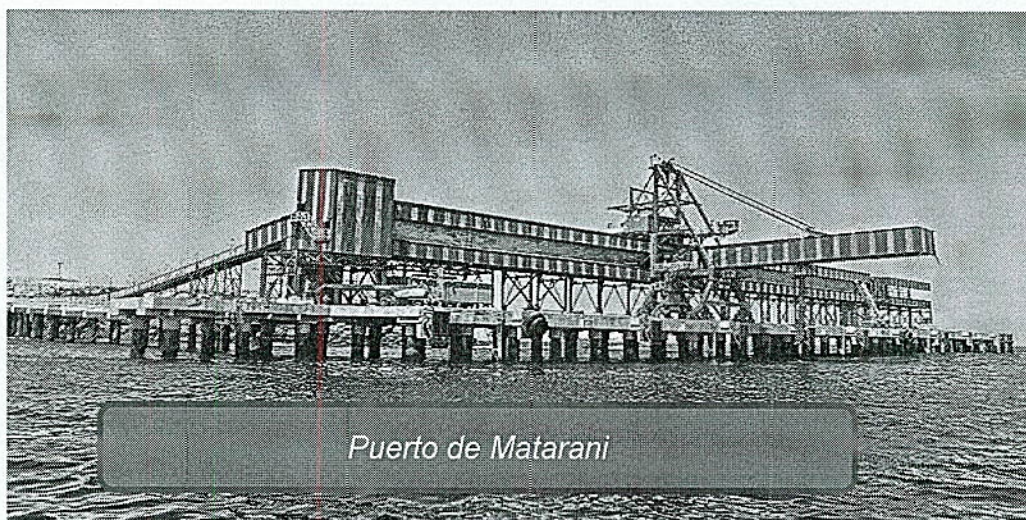
El Terminal Portuario Matarani presenta una ubicación geográfica estratégica para la atención de la carga de las regiones de la región sur del Perú: Puno, Cusco, Moquegua y Tacna. A su vez, este terminal se encuentra ubicado en el denominado Macro ámbito Logístico del Sur del Perú, con acceso nacional (a las regiones mencionadas) e internacional a Brasil, Bolivia y Chile, mediante los centros fronterizos de Iñapari, Desaguadero y Santa Rosa, respectivamente.

Durante el 2019, el Terminal Portuario Marítimo movilizó un total de 6,9 millones de toneladas de carga, decreciendo 4,2% respecto al volumen total de carga movilizada en año anterior (7,2 millones de toneladas), registrando niveles similares que en 2017 (6,9 millones de toneladas). Cabe mencionar que, 84,4% del volumen total de carga movilizada durante 2019 corresponde a carga sólida a granel residuo por la carga fraccionada (8.9%) carga en contenedores (3.5%) y carga líquida a granel (3.2%).

Con el incremento de Rentas de aduanas los Municipios locales tendrían más cobertura presupuestal para impulsar obras que involucren el desarrollo de la Región.

En el 2019 Arequipa a través del Terminal Marítimo de Matarani recaudo por concepto de renta de Aduanas el importe de S/. 1,125,463.1 Mil ciento veinticinco millones cuatrocientos sesenta y tres mil soles.

Cuadro 15



- **Terminal Portuario Paracas S.A, ubicado en Pisco, región Ica-Cuadro 16**

El 21 de julio de 2014, el Terminal Portuario Paracas S.A. y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones suscribieron un Contrato de Concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del TPGSM. Dicho contrato tiene una vigencia de 30 años, contados desde la suscripción del mismo.

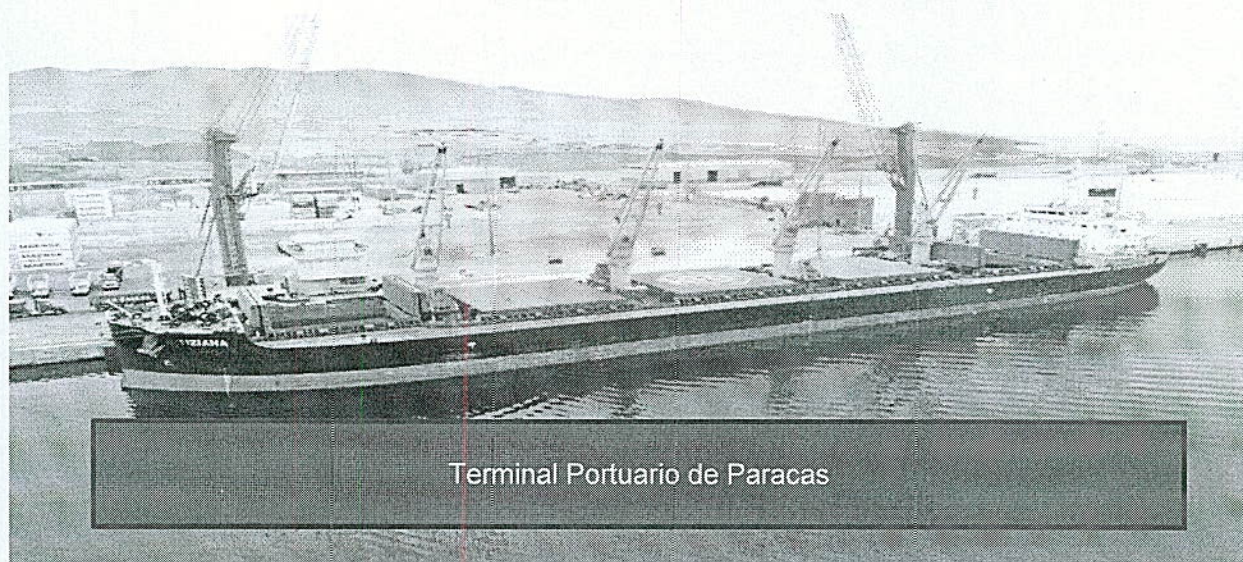
En general, un área de influencia es aquella área en la que se genera la mayor parte del tráfico; esto es, el territorio situado tras él en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de sus instalaciones. En el caso del TP General San Martín ubicado en la localidad Punta Pejerrey, en el distrito de Paracas, provincia de Pisco, el área de influencia comprende los departamentos de Ica, Ayacucho, Huancavelica y Apurímac.

En el 2019 el Terminal Paracas movilizó 145,4 miles de toneladas bajo las operaciones de descarga, embarque y cabotaje de carga fraccionada, dicha carga representó una reducción de 54,3% respecto al año anterior como consecuencia de una reducción en las operaciones de embarque y descarga de mercancía. Dichas operaciones movilizaban 155,2 mil toneladas (-55,9%) y 18,0 mil toneladas (-44,5%) menos a las efectuadas en el 2018, respectivamente

De otro lado, la principal operación que se ha realizado desde el inicio de la operación en este tipo de carga es la operación de descarga, vinculada al régimen de importación, que en el año 2020 alcanzó una participación de 89,0%.

En el año 2019, los principales productos descargados son palanquilla de acero 12 y nitrato de armonio 13, los cuales son importados por las empresas Corporación Aceros Arequipa S.A. y Orica Mining Services Perú S.A.15, respectivamente. Asimismo, el principal país – en términos de valor FOB- desde donde se importaron este tipo de carga es la Federación Rusa.

Cuadro 16



- **Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma, Loreto-Cuadro 17**

El 31 de mayo de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, financiación, construcción, operación y transferencia del TPY-NR, por un plazo de vigencia de 30 años.

De las ocho concesiones portuarias que operan en el país, esta es la única que es cofinanciada por el Estado. En tal sentido, el Estado, a través del MTC, reconoce al Concesionario los pagos por obra (PPO) y por mantenimiento y operaciones (PAMO)

Para el año 2019, la cantidad demandada por los servicios Estándar a la carga en el TPYNR (20,1 mil toneladas) se concentró únicamente en mercancías del tipo fraccionada (11,3 mil toneladas) líquido a granel (7,4 mil toneladas) y contenedorizada (1,5 mil toneladas), las cuales representan el 56,1%; 36.6% y 7,3% del total a la carga respectivamente.

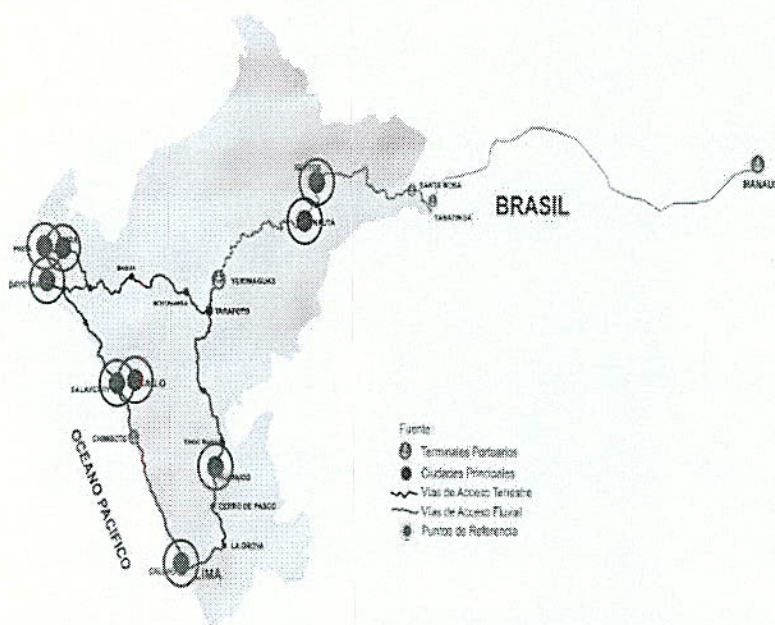
En 2018, la carga atendida por el Concesionario alcanzó las 8,7mil toneladas, lo que implicó que durante el año 2019 se registrará un crecimiento del 131,2% en este indicador.

Durante el año 2019, el Concesionario 187 TEUs (equivalentes a 99 contenedores) correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores de 20 y 40 pies, lo cual representó un importante incremento de 110% respecto a los 89 TEUs movilizados el año anterior. (equivalente a 52 contenedores). Específicamente, todas las operaciones correspondieron al régimen de cabotaje que tiene como puerto de procedencia el Terminal Portuario de Yurimaguas.

El Terminal Portuario de Yurimaguas Nueva Reforma se constituye en el nexo de conectividad fluvial dentro del "Eje Multimodal Amazonas Norte" uniendo a los departamentos del norte del País, garantizando así un corredor eficiente y eficaz para el desarrollo de operaciones logísticas en la zona, de esta manera incrementa el flujo comercial e integración económica de los centros de producción de las regiones de la costa, sierra y selva del Perú y funciona con facilitador de intercambio comercial con países fronterizos.

En el 2019 de la recaudación aduanera fue al S/.39'138.600 (Treintainueve millones ciento treintaiocho mil seiscientos soles, que represento un incremento del 16% en relación al 2016.

Cuadro 17



Corredor logístico, entre puertos de la costa y terminal marítimo de Yurimaguas

EFFECTOS DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE

Nuestra Carta Magna vigente desde el año 1993, señala que el Gobierno Peruano es unitario, representativo y **descentralizado**; siendo la descentralización una forma de organización democrática y política permanente de Estado, que tiene como objetivo fundamental el desarrollo integral del país; dicho proceso se inicia con la Ley 27783 Ley de Bases de la Descentralización; por lo cual corresponde al Gobierno Nacional proporcionar los recursos para que los Gobiernos Locales y Regionales puedan ejecutar proyectos para el desarrollo dentro de su ámbito jurisdiccional; que para nuestro caso sería a través de la Renta de Aduanas en cumplimiento de la Ley 27613.

La norma propuesta permitirá que la renta de aduana incrementada pueda ser destinada a obras públicas que permitan el desarrollo del primer puerto del país y los 15 gobiernos regionales que tienen terminal marítimo.

La presente propuesta legislativa no es contraria a la Constitución Política del Estado, modifica los términos de la Ley 27613, guardando concordancia con otros dispositivos como la Ley 28543, Ley de Bases de la Descentralización y sobre todo con la Constitución Política del Perú, que explícitamente señala que corresponde al Gobierno Nacional proporcionar los recursos para que los Gobiernos Locales y Regionales puedan ejecutar proyectos para el desarrollo dentro de su ámbito jurisdiccional; que para nuestro caso sería a través de la Renta de Aduanas en cumplimiento de la Ley N° 27613, en estricto cumplimiento del **DS 164-2021-PCM**, decreto Supremo que aprueba la política general del gobierno, en especial el **Eje 5: Descentralización, fortalecimiento institucional y del servicio civil**, numeral **5.1.2 Impulsar la descentralización fiscal y presupuestaria del Estado, fortaleciendo a los gobiernos regionales**.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El Proyecto de Ley no irroga gasto adicional al Estado, no tendría ningún costo adicional ni un mayor egreso presupuestario toda vez que propone redistribuir lo que ya está dado, destinándose recursos a la Provincia Constitucional del Callao y demás circunscripciones territoriales que poseen Terminal Marítimo.

En el caso del Callao por ser el principal centro de exportación e importación que provee de considerables ingresos fiscales al Estado, la aprobación de esta iniciativa legislativa contribuiría enormemente al desarrollo del Callao; elevando la calidad de vida de sus ciudadanos.