CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
05 MAR. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 13:00

LEY QUE ESTABLECE LA MODIFICACIÓN DE LA LEY 27943 – LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

PROYECTO DE LEY

La Congresista de la República que suscribe **MARÍA GRIMANEZA ACUÑA PERALTA** del Grupo Parlamentario de Alianza para el Progreso, en uso de su derecho de iniciativa legislativa establecido en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, concordante con los artículos 22, literal (c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27943 – LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

Artículo No 1. Del Objeto de la Ley
La presente ley tiene por objeto la modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional

Artículo 2. De la finalidad
La presente ley tiene por finalidad cerrar la brecha de infraestructura portuaria, mejorando las condiciones para un servicio portuario más competitivo, mediante la inversión privada, con el establecimiento de concordancia entre la Ley 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional y/o sus modificatorias y el Decreto Legislativo 1362 - Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos y/o sus modificatorias.

Artículo 3. - De la modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional

Se modifica el numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley Nro. 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional en los siguientes términos:

> *"Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria*
> *(…)*
> *10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada temporalmente en administración al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociación Público Privada, hasta por el plazo máximo establecido en las normas del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada.*
> *(…)".*

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. El plazo de los contratos de concesión portuaria celebrados por el Estado que se encuentren vigentes podrá ser prorrogado, conforme a lo previsto en la presente Ley, sin que el plazo inicial del contrato sumado al de las eventuales prórrogas supere el plazo máximo al que se refiere el artículo 52 del Decreto Legislativo 1362 o sus modificatorias.

Lima, marzo de 2024

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: ACUÑA PERALTA Maria Grimaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2024 10:50:27-0500

MARÍA GRIMANEZA, ACUÑA PERALTA
Congresista de la República

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2024 10:07:16-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: SALHUANA CAMDES Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2024 17:10:02-0500

Firmado digitalmente por: SALHUANA CAMDES Eduardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/03/2024 17:10:15-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: GARCIA CORREA Idelso Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2024 10:45:11-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: RUIZ RODRIGUEZ Magaly Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2024 11:03:18-0500

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: JULON IRIGOIN Elva Edhit FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/03/2024 11:45:55-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. LOS FUNDAMENTOS

La Ley 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional

La Ley del Sistema Portuario Nacional que data del 28 de febrero de 2003, tiene como finalidad la regulación de todas las actividades y servicios que se ofrecen en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en todos los puertos a nivel nacional, ya sean estos de condición marítima, fluvial y lacustre. Tal regulación comprende tanto a las instalaciones e infraestructuras de iniciativa, gestión y prestación pública, como de privada, y todo lo que atañe y conforma el Sistema Portuario Nacional.

La mencionada norma también busca promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, así como facilitar el transporte multimodal, la modernización de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de las cadenas logísticas en las que los puertos son uno de los eslabones.

En la norma se desarrollan los lineamientos de la política portuaria nacional y el Plan Nacional de Desarrollo Portuario; específicamente el Capítulo IV trata acerca de la administración e inversión en la infraestructura portuaria y las diversas modalidades de compromisos contractuales. Y en este capítulo en el artículo 10 en particular se desarrollan las características de la administración de una infraestructura portuaria, de la siguiente manera:

> *Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria*
>
> *10.1 Los bienes de Dominio Público Portuario, son imprescriptibles, inembargables e inalienables.*

Aquí el sentido es proteger a la ciudadanía de que el uso de la infraestructura al servicio de los 33 millones de peruanos no podría ser embargada a favor de un tercero que impida el libre tránsito y comercio que subyugue el interés nacional a uno particular.

> *10.2 De conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, y con arreglo a los procesos y procedimientos establecidos por la Ley aplicable a los bienes del Estado y el fomento de la inversión privada, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por Decreto Supremo, y en relación con las competencias que la presente Ley otorga a las autoridades portuarias nacionales y regionales, podrá otorgar temporalmente la administración de una infraestructura al sector privado mediante cualquier modalidad o instrumento contractual reconocido en esta Ley; sin uso exclusivo de dicho bien para la prestación de servicios portuarios que se presten en libre competencia, por lo que la explotación económica de dichos bienes no puede impedir el acceso de los usuarios intermedios a la infraestructura portuaria que éstos requieren necesariamente para proveer sus servicios.*

Se declara la rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para gestionar a través de organismos especializados como las autoridades portuarias la administración de la infraestructura portuaria.

> *10.3 La infraestructura portuaria podrá entregarse en administración al sector privado, en plazos no mayores de 30 años, y en cualquiera de las modalidades siguientes: a) Asociación en Participación. b) Contratos de Arrendamiento. c) Contratos de Concesión. d) Contratos de Riesgo Compartido. e) Contratos de Gerencia. f) Contratos Societarios; y, g) Otras modalidades establecidas en la legislación.*
>
> De acuerdo a la normatividad del Sistema de Promoción de la Inversión Privada de la época se estableció el plazo de concesión de hasta 30 años y las modalidades de asociación.
>
> Esto cambia con la actual norma de Promoción de la Inversión Privada.
>
> *(...)*
>
> En la Ley del Sistema Portuario también establecen las autoridades competentes y los organismos públicos relacionados y otros.

El Decreto Legislativo 1362 - Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos y/o sus modificatorias.

El Decreto Legislativo 1362 que data del 23 de Julio de 2018, tiene por objeto regular la normatividad y la gestión de los procesos establecidos para el desarrollo de proyectos de inversión bajo las modalidades de Asociación Público Privada y de Proyectos en Activos, en ese sentido comprende a todas las entidades públicas pertenecientes al Sector Público No Financiero, conforme a lo dispuesto en el Decreto Legislativo 1276, Decreto Legislativo que aprueba el Marco de la Responsabilidad y Transparencia Fiscal del Sector Público No Financiero.

En la norma se describe un tema muy importante, que es la visión de un Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, complejo e integral, con un organismo técnico especializado como PROINVERSIÖN.

En el mismo texto se desarrollan las diferentes modalidades de participación de la inversión privada, que son las Asociaciones Público Privadas y cuáles son sus características y reglas procedimentales, definiendo cuales son las entidades que aprueban y opinan sobre los procesos en las diferentes etapas de ejecución.

Separan las características de las Iniciativas Privadas, Iniciativas Estatales y Proyectos en Activos y sus respectivos esquemas de ejecución contractual.

Justamente en el Título IV correspondiente a la ejecución contractual de las Asociaciones Público Privadas, es que, en el capitulo 52 se plantea un nuevo plazo para estas concesiones, como sigue:

TÍTULO IV
EJECUCIÓN CONTRACTUAL

CAPÍTULO I
DESARROLLO DE LOS PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA

Artículo 52. Plazo

Los proyectos desarrollados bajo la modalidad de Asociación Público Privada se otorgan por el plazo de vigencia indicado en el contrato, el que en ningún caso excede de sesenta (60) años, salvo plazos menores establecidos en norma especial. El plazo de vigencia se inicia desde la fecha de suscripción del respectivo contrato

Como se aprecia la norma, con la finalidad de incentivar la participación de la inversión privada en el servicio público, es que replantea de 30 a 60 años como el plazo máximo de una concesión.

La problemática portuaria.

La propuesta se fundamenta en la diferenciación inexplicable que se realiza entre las concesiones del sistema portuario y otro tipo de concesiones. Y aquí se debe partir por entender dos puntos clave:

(i) El primero, es que una APP portuaria y una APP de cualquier otro tipo comparten los mismos rasgos fundamentales, es decir, son mecanismos diseñados para que el Estado pueda desarrollar infraestructura pública y prestar servicios públicos con la participación de los inversionistas privados, y

(ii) Segundo, es que quienes participan en este tipo de proyectos comparten riesgos (los cuales se distribuyen en el contrato de concesión)

Si la norma y los procedimientos son iguales para cualquier tipo de APP, no se entiende la diferenciación. Dado que, en la normatividad, el rol de cualquier inversionista privado siempre es el mismo: diseña, financia, construye, opera y mantiene el proyecto.

Cuadro No 1
Procesos de Promoción de la Inversión Privada

Fuente: Proinversión

Como es normal, si una persona o institución pretende invertir en determinado proyecto, su decisión dependerá del grado de rentabilidad que pueda calcular, que normalmente se evalúan mediante el Valor Actual Neto (VAN) y la Tasa Interna de Retorno (TIR)

Cuadro No 2
Tasa Interna de Retorno

TIR

Tasa Interna de Retorno

(IRR – Internal Rate of Return)

$$VAN = -D_0 + \frac{CF_1}{(1+r)^1} + \frac{CF_2}{(1+r)^2} + \ldots + \frac{CF_n}{(1+r)^n} = 0$$

Fuente: Castillo, C., TIR Óptima de una Empresa

Por supuesto que hay multi factores que determinan la realidad de una inversión, pero dentro de estos, hay dos esenciales para el cálculo de la rentabilidad.

- El Tiempo (plazo)
- La Tasa de descuento.

El plazo de una concesión es fundamental porque ese plazo debe ser suficiente para que el concesionario pueda obtener un retorno positivo de la inversión que realiza en el proyecto. Por tanto, el plazo de una concesión tiene efecto en la inversión inicial que el concesionario está dispuesto a efectuar en el marco de la ejecución y desarrollo de un proyecto de APP.

Un plazo reducido hará que un concesionario se vea incentivado a cobrar un mayor precio al usuario final porque es menor el término que tiene para amortizar su inversión. Mientras que un plazo más holgado se traduce en el pago de una menor tarifa. De igual modo, en un proyecto de APP que ya se encuentra en operación, el plazo de la concesión repercute en la posibilidad de efectuar inversiones adicionales. Lo dicho funciona tanto en el caso de una APP portuaria como en el caso de cualquier otra concesión.

Es importante advertir que, los puertos tienen una particularidad que no tienen la mayoría de concesiones, esta es que están en competencia directa e indirecta con otros puertos de otros países que se desarrollan bajo legislaciones distintas a la peruana que, en la mayoría de los casos, permiten que estos proyectos se desarrollen en un mayor plazo.

Salvo el caso de Chile, que comparte el mismo plazo máximo que el Perú (30 años), el resto de los países tienen plazos máximos para sus concesiones portuarias que superan los 30 años. A continuación, se citan solo algunos ejemplos:

(i) La legislación colombiana, por ejemplo, regula como plazo de concesión el periodo de veinte (20) años, prorrogable por un periodo igual, salvo que el Gobierno Nacional determine bajo factores objetivos, que la ampliación por un plazo mayor es necesaria para mejorar la prestación del servicio y siempre que se satisfaga una necesidad del sector.

(ii) En Brasil, si bien inicialmente las concesiones se otorgaban por veinticinco (25) años, en el 2017 dicho plazo se amplió a treinta y cinco (35) años, y, posteriormente, en el 2021 se extendió hasta los setenta (70) años.

(iii) En Panamá, las concesiones portuarias pueden otorgarse hasta por un periodo de veinte (20) años, pero dicho plazo puede ser prorrogado por el mismo periodo establecido inicialmente en el contrato de concesión, siempre que lo solicite el concesionario y que la Autoridad Marítima de Panamá acepte el requerimiento.

(iv) En México, las concesiones en materia de puertos pueden otorgarse hasta por el plazo de cincuenta (50) años, que puede prorrogarse hasta por un plazo igual al señalado originalmente en el contrato. Así, según la normativa mexicana, es factible que se otorguen concesiones en materia de puertos, hasta por el periodo máximo de cien (100) años.

(v) En Europa destaca el caso de España que modificó su legislación en el 2014 para permitir que las concesiones portuarias se otorguen por un período de cincuenta (50) años; término que excepcionalmente puede ser mayor, llegando incluso a los setenta y cinco (75) años. Ello con el propósito de incrementar su competitividad frente a otros puertos europeos.

(vi) Por lo tanto, esta particularidad de las APP de puertos relacionada con la competencia que deben enfrentar a nivel global (en el caso de los puertos peruanos con otros puertos del Pacífico), convierte a la extensión del plazo de la concesión en un factor determinante para mejorar su competitividad frente a los otros puertos de la región.

En el caso peruano se debe advertir que, en los antecedentes de la Ley del Sistema Portuario Nacional no se advierte fundamento técnico para establecer un plazo máximo de hasta 30 años para las concesiones portuarias. Tampoco existe discusión o debate que permita entender por qué dicha norma no acogió un plazo más extendido para las concesiones portuarias que concuerde con el plazo máximo de 60 años previsto por la regulación general de APP en el Perú.

Los proyectos portuarios regionales de alcance nacional a ser otorgados en concesión en los próximos años que resultarían beneficiados con la modificación normativa propuesta

a) <u>Terminal Portuario de Lambayeque</u>: (TP Lambayeque)

El puerto de Lambayeque se ubica en el distrito de Puerto Eten, en la provincia de Chiclayo, en el Departamento de Lambayeque, en la zona de desarrollo portuario emplazado al sur del actual muelle de Eten.
El horizonte del proyecto se ha previsto en 30 años, puesto que ese plazo es el

máximo considerado en la Ley del Sistema Portuario Nacional para entregar a favor del sector privado, la ejecución y desarrollo de proyectos portuarios.

Actualmente, este proyecto cuenta con un Plan Maestro que fue elaborado en el año 2018 y forma parte del Plan Nacional de Desarrollo Portuario aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

De la consultoría realizada para este proyecto, se ha concluido que la carga minera es la más relevante para su desarrollo. Asimismo, se sostiene que dicha demanda se encuentra sujeta a una alta incertidumbre sobre la activación y el inicio de explotación de los proyectos mineros de la región Cajamarca; por lo que el eventual inicio de ejecución y desarrollo del TP Lambayeque, también es incierto.

Las empresas mineras cuya carga es relevante y que podría ser movilizada a través del TP Lambayeque son las siguientes: Southern Cooper, Candente Copper, Lumina Cooper, Río Tinto Perú, Angloamerican, Minera Buenaventura, Tahoe Resources y Gold Fields La Cima.

Por lo tanto, se concluyó que este proyecto previsto para ejecutarse y desarrollarse en un periodo de 30 años requeriría cofinanciamiento por parte del Estado. Ahora bien, en caso el referido periodo se amplíe, y el futuro Concesionario cuente con un mayor horizonte de tiempo para recuperar su inversión (60 años, como se indica en el régimen general aplicable a las Asociaciones Público Privadas - APP), se advierte que dicho cambio sería favorable para garantizar la viabilidad del proyecto.

b) <u>Terminal Portuario de Corio</u>: (TP Corio)

Ubicado en la región Arequipa, en el puerto Corío en Islay, su Plan Maestro se encuentra en etapa de evaluación por parte de la Autoridad Portuaria Nacional. Mediante Ley 31625 se declaró de necesidad pública e interés nacional la construcción del puerto de Corio, en el distrito de Punta de Bombón, provincia de Islay, departamento de Arequipa.

Se estima que TP Corío tendría una inversión de US$ 2,500 millones de dólares.

c) <u>Terminal Portuario Grau</u>: (TP Grau)

Se encuentra ubicado en la región de Tacna. Actualmente, el Gobierno Regional de Tacna ha iniciado la reactivación de los estudios para la construcción del terminal portuario Miguel Grau, el cual será de tipo multipropósito y comprenderá muelles, canales de ingreso marítimo, áreas de mantenimiento, talleres, así como almacenes para contenedores de carga y descarga.

Mediante Ley 31285, se declaró de necesidad pública y preferente interés nacional la ejecución del proyecto de inversión pública "Construcción del Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna". Esta Ley complementa la Ley 28865, que declaró de necesidad pública y de preferente interés nacional la construcción, con inversión privada, del puerto Almirante Miguel Grau y el ferrocarril en el departamento de Tacna.

Se prevé que el desarrollo de este megaproyecto generare más de 2,000

empleos directos en la fase constructiva y 10,000 empleos durante su operación y funcionamiento.

EL PROBLEMA

Como se ha podido apreciar, el Estado Peruano estableció políticas para incentivar la participación de la inversión privada en los servicios públicos, en esa línea promulga la ley general que regula las APP's - Decreto Legislativo 1362, en el que, dentro de varios temas, establece que el plazo máximo de los contratos de APP puede ser de hasta 60 años.

La idea era generar mejores condiciones comparativas para establecer inversiones en el Perú; sin embargo, por situaciones hasta ahora no explicadas, la Ley del Sistema Portuario Nacional - Ley 27943, establece que el plazo máximo de las concesiones o APP portuarias es de 30 años.

Es decir que la inversión más intensiva de capital la dejaron con el menor plazo, lo cual es una situación negada al más elemental principio de matemática financiera.

Claro está que tal diferenciación en contra del sistema portuario, no siempre fue así, pues, en el año 1991, en el primer intento legislativo de mejorar el nivel de inversiones; se emitió el Decreto Legislativo 758 – Ley de Promoción de las Inversiones Privadas en Infraestructura de Servicios Públicos, que permitía que las concesiones sean hasta por 60 años, sin hacer ninguna diferencia con las concesiones portuarias.

Así también, en el año 1996 se emitió el Decreto Supremo 059-96-PCM - Texto único ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras publicas de infraestructura y de servicios públicos, en el cual se establecía que todas las concesiones podían tener un plazo máximo de 60 años.

El problema empieza recién en el año 2003, con la promulgación de la Ley del Sistema Portuario Nacional, en donde inexplicablemente se inicia el trato diferenciado y discriminatorio para las concesiones portuarias. En consecuencia, el objetivo de modificar la Ley del Sistema Portuario Nacional consiste en equiparar el periodo de vigencia de las concesiones portuarias al plazo máximo de 60 años, que la norma general permite aplicar a todos los proyectos desarrollados bajo la modalidad de APP.

LAS CONCLUSIONES

Como Estado, tenemos que estratégicamente otorgar condiciones competitivas en nuestra oferta de APP´s; sino atraemos inversión seguiremos sumidos en la pobreza, castigando así a las grandes mayorías.

Se ha visto también que los cálculos de rentabilidad de una inversión contienen dos variables básicas, la tasa de descuento y el plazo; de estas, como país solo podemos afectar una, que es el tiempo de concesión.

La propuesta de asimilación del plazo de las concesiones portuarias, es decir, el plazo máximo permitido en la normativa de APP, se fundamenta en el hecho de

que esta figura es un importante instrumento de política pública que en los últimos años ha permitido el desarrollo en el país de importante infraestructura portuaria que ha contribuido a incrementar la competitividad. Nuestro país, incapaz de invertir necesita de la participación privada para poder concretar la gran infraestructura, basta mirar las grandes inversiones y preguntar ¿Cuantas han sido realizadas por el Estado?

Por ello, es que se debe analizar cuidadosamente y evaluar constantemente la participación de la inversión privada en los proyectos del sistema portuario nacional. Este análisis debe concentrar aspectos básicos, como, la revisión de la evolución del tráfico de carga, las inversiones en mejoras obligatorias y desarrollo portuario ante un desequilibrio entre la oferta y la demanda, la productividad y eficiencia de los plazos, la línea de tiempo de los hitos principales, las posibles modificaciones de plazo de entrega, plazo y recuperación de inversiones, las retribuciones económicas y sociales y las condiciones de supervisión y control.

La extensión del plazo máximo de las concesiones portuarias para asimilarlo al plazo máximo de las concesiones en general es necesaria puesto que:

a) Los puertos de países vecinos compiten directamente con las condiciones de los puertos peruanos.

b) El plazo es el mejor incentivo para incrementar las inversiones. A mayor plazo, queda demostrado que la amortización de las inversiones permite dimensionar proyectos con un mayor monto de inversión.

c) La sociedad obtiene productos a menor costo. Los bienes importados, mediante el uso de puertos competitivos en precios y eficientes en operación, tienen un menor costo cargado a los bienes finales.

d) Un mayor plazo permite que la amortización de las inversiones genere tarifas más bajas para mantener el proyecto viable, a diferencia de proyectos con menor plazo para amortizar el mismo monto de inversiones.

e) Mejores economías de escala para los concesionarios. Lo que se traduce en ahorro en costos y un mejor costo beneficio mediante la renovación de la concesión.

f) Favorece la continuidad de los proyectos. Al estar bajo la posibilidad de extender el plazo de concesión, el concesionario tendrá incentivos para plantear nuevas inversiones que favorezcan las operaciones portuarias y beneficien al Estado y sus ciudadanos.

g) Un mayor plazo permite que el concesionario pueda realizar inversiones que modernicen los puertos, de manera que puedan conseguir eficiencia en su operación y sean más competitivos.

II. EL EFECTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La norma propuesta propone la modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, de la siguiente forma:

Artículo 3. - De la modificación del numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional

Se modifica el numeral 10.3 del artículo 10 de la Ley Nro. 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional en los siguientes términos:

"Artículo 10.- Administración de Infraestructura Portuaria
(...)
10.3 La infraestructura portuaria podrá ser entregada temporalmente en administración al sector privado mediante cualquiera de las modalidades de Asociación Público Privada, hasta por el plazo máximo establecido en las normas del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada.
(...)".

III. EL ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley, no genera impacto monetario alguno para el Estado Peruano, se trata de concesiones que permiten la intervención de la inversión privada para cubrir la falta de oferta de servicios públicos. Su finalidad es que la normatividad contenga mejores condiciones que atraigan mayor capital privado.

Sectores perjudicados con la norma, no existen pues se trata del establecimiento de nuevas inversiones, financiadas por capital privado, que generaran crecimiento del Producto Bruto Interno y del empleo.

Los sectores beneficiados con la norma, son los aproximadamente 33 millones 35 mil 304 habitantes, que son los que tienen consecuencia directa e indirecta con el multiplicador de la inversión privada

IV. LA VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL.

Este proyecto está alineado, como debe de ser con la agenda legislativa nacional y las políticas nacionales e internacionales a nivel de macro y micro estructura.

a. Agenda Legislativa – Resolución Legislativa 002-2023-2024 - CR

El presente proyecto es concordante con el Objetivo III – Competitividad del País orientado la búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica y a la política de comercio exterior, dentro de la visión de la política de estado 76 y 94, en lo referido a la modificación de la infraestructura del país.

b. Agenda 2030 – Naciones Unidad para el Desarrollo Sostenible.

Resueltos a poner fin al hambre y a la pobreza al 2030, la Asamblea General de la ONU adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, como un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tenga la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia.

La Agenda plantó 17 Objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental. Al adoptarla, los Estados se comprometieron a movilizar los medios necesarios para su implementación mediante alianzas centradas especialmente en las necesidades de los más pobres y vulnerables.

Objetivos de Desarrollo Sostenible

1. **Fin de la Pobreza**
2. Hambre Cero
3. Salud y Bienestar
4. Educación de Calidad
5. Igualdad de Género
6. Agua Limpia y Saneamiento
7. Energía Asequible y no Contaminante
8. **Trabajo Decente y Crecimiento Económico**
9. **Industria, Innovación e Infraestructura.**
10. Reducción de Desigualdades
11. Ciudades y Comunidades Sostenibles
12. Producción y Consumo Responsables
13. Acción por el Clima
14. Vida Submarina
15. Vida de Ecosistemas Terrestres
16. Paz, Justicia e Instituciones Sólidas
17. Alianza para Lograr Objetivos

El Perú es parte de esta agenda y este proyecto de ley también, con la propuesta; busca la consolidación de una mejor sociedad.

Para lograr esto es necesario que la inversión privada se asocie con el Estado para mejorar la infraestructura del país, para ser mas competitivos y generar puestos de trabajo.

c. Acuerdo Nacional

El Acuerdo Nacional es el conjunto de políticas de Estado elaboradas y aprobadas sobre la base del diálogo y la construcción de consensos, con el fin de definir un rumbo para el desarrollo sostenible del país. Estas, proponen los cambios necesarios en aspectos sociales, políticos y económicos para alcanzar el bien común en un marco de desarrollo sostenible y afirmar su gobernabilidad democrática.

De las cuales, este proyecto, busca la consolidación de la institución universitaria, así como el fortalecimiento de la competitividad del país en base a inversiones estratégicas y especializada que coadyuve al crecimiento económico. (Políticas 76 y 94).

Lima, marzo de 2024