P.L. 7266

ECONOMÍA

Proyecto de Ley N° 068-2021-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
11 AGO 2021
RECIBIDO
Firma ... Hora 15:24

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE RELATORIA Y AGENDA
16 AGO 2021
Recibido por ...
Hora 09:58 am

"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"
"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"

OFICIO Nº 550 -2021 –PR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
26 AGO 2021
RECIBIDO
Firma ... Hora 9:30

Lima, 11 de agosto de 2021

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE RELATORIA Y AGENDA
16 AGO 2021
Recibido por ... 12:30 PM

Señora
MARÍA DEL CARMEN ALVA PRIETO
Presidenta del Congreso de la República
Presente.-

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con relación a la Autógrafa de Ley que declara de interés nacional y de necesidad pública la creación de la zona franca de Chimbote. Al respecto, estimamos conveniente observar la misma por lo siguiente:

1. **Sobre las Zonas Económicas Especiales del Perú**

Las ZEE son áreas geográficamente debidamente delimitadas dentro del territorio nacional, habilitadas para el desarrollo de la industria manufacturera, agroindustria y de servicios, con énfasis en los negocios vinculados al comercio exterior, en particular a las exportaciones, cuentan con una normativa especial y flexible en materia tributaria y aduanera, diferente al resto del país, que otorga una serie de beneficios a los inversionistas nacionales y extranjeros; tienen como objetivo mejorar la prosperidad de la región en donde se encuentran ubicadas, así como reducir las barreras logísticas, estimular la economía, reducir la tasa de desempleo, propiciar la expansión en infraestructura y el desarrollo de nueva tecnología, para lo cual se cuenta con una normativa que ofrece seguridad jurídica a las empresas que depositan su confianza inversora en el país.

En ese contexto, las Zonas Económicas Especiales se constituyen como una importante herramienta para promover el comercio exterior en el Perú y potencializar las ventajas geoestratégicas y vocaciones productivas de las regiones en donde se ubican, así como brindar una valiosa oportunidad para los inversionistas nacionales y extranjeros.

En el Perú, las ZEE se rigen bajo su propia normativa especial, las cuales otorgan beneficios arancelarios, tributarios y/o de comercio exterior. Actualmente, conviven tres regímenes de Zonas Económicas Especiales; las Zonas Especiales de Desarrollo – ZED de Ilo, Paita, Matarani, Tumbes y Loreto, la Zona Económica Especial de Puno – ZEEDEPUNO y la Zona Franca y Zona Comercial de Tacna – ZOFRATACNA, de las cuales cuatro se encuentran en funcionamiento. Asimismo, dichas entidades constituyen organismos públicos descentralizados autónomos de los Gobiernos Regionales, a los cuales se encuentran adscritos; y mantienen una autonomía administrativa, técnica, financiera y operativa propia, contexto en el que estos espacios autogeneran sus recursos a través de la prestación de los servicios que brindan a las empresas usuarias; tales como, el uso de sus instalaciones (cesión en uso) y servicios para la gestión de la mercancía (documentación administrativa para el ingreso, permanencia y salida de mercancías), entre otros.

En ese contexto, la creación de una ZEE debe desarrollar, como mínimo, los siguientes aspectos:

a) Evaluación del impacto social y económico de la ZEE en la región, a través de un Plan Maestro de Desarrollo sustentado en estudios de factibilidad técnica,

económica y financiera.

b) Evaluación del impacto sobre la generación de empleo directo e indirecto del proyecto en la Región.
c) Considerar aspectos de ubicación, conectividad logística, prestación de servicios básicos (agua, energía, internet, etc.) y otros elementos esenciales que impulsen el desarrollo de la ZEE y aseguren la viabilidad de las actividades que realizarán las empresas usuarias.
d) Evaluar la dimensión de la ZEE y su razonabilidad.
e) Considerar la opción de una Administración Privada que persiga un modelo de negocio enfocado en la captación de grandes inversiones, a través de un Plan de Promoción de Inversiones, sujeto al cumplimiento de metas.
f) Determinar las actividades a promoverse en la ZEE y su impacto considerando la industria nacional y regional.
g) Establecer procedimiento internos flexibles y provistos de procesos que permitan la trazabilidad para el control y supervisión de las mercancías sobre la base de un sistema informático que permita a los usuarios del régimen interoperar con los sistemas aduaneros y tributarios, y de comercio exterior vigentes, así como contar con infraestructura y equipamiento necesarios que permitan su utilización acorde a los estándares internacionales.
h) Un sistema informático que permita a los Usuarios del régimen interoperar con los sistemas aduaneros y tributarios de la Ventanilla Única de Comercio Exterior y la SUNAT.

Asimismo, se debe tener en cuenta que las iniciativas que pretendan crear Zonas Económicas Especiales, deben desarrollar como mínimo, las siguientes disposiciones:

- Obligaciones de los usuarios: Relativas al cumplimiento operativo y administrativo en el desarrollo de sus actividades permitidas, precisando además que no se eximen de cumplir con la normativa nacional vigente en materia de salud, medio ambiente, laboral, etc.
- Consideraciones en el impacto de las actividades industriales regionales o locales: Contar con herramientas que aseguren un clima adecuado entre las potenciales inversiones de la zona franca y aquellas instaladas en forma previa a su creación, mitigando el impacto que se pudieran generar a estas últimas.
- Inversión mínima: Evaluar la aplicación de montos mínimos en las inversiones para determinadas actividades.
- Mecanismos de control y supervisión: Determinar cuáles serán las entidades encargadas del control, fiscalización y supervisión de las operaciones de la zona franca.
- Consideraciones generales para el ingreso y salida de mercancías: Disposiciones sobre las modalidades de ingreso, permanencia y salida de mercancías, así como los documentos requeridos para su autorización y las entidades encargadas de su control.
- Precisiones al tratamiento tributario: Considerando la naturaleza de una zona franca, la ley de creación debe hacer referencia expresa e indubitable a los beneficios tributarios que se aplicarán en dicha zona, considerando lo dispuesto en la norma VII del Título Preliminar del Código Tributario.
- Infracciones y sanciones para los usuarios y operadores: Considerando los principios de legalidad y sub tipicidad, se requiere que la Ley establezca conductas y las sanciones correspondientes ante la comisión de infracciones, señalando además las autoridades encargadas (instructora y sancionadora) de las fases del procedimiento administrativo sancionador.

- Requisitos específicos para el acceso a los beneficios tributarios y causales para su pérdida: Determinar las condiciones para el acceso a los beneficios tributarios, tales como, cumplir con condiciones de inversión, generación de empleo, cumplimiento de metas anuales o trimestrales. Asimismo, la norma debería contemplar las circunstancias que motiven la pérdida del beneficio otorgado, de modo que el inversionista pueda tener predictibilidad en su actuación frente a la Administración de la zona franca.

Sobre el particular, de la revisión de la presente Autógrafa no se aprecia que estos aspectos hayan sido analizados, los cuales resultan determinantes para la puesta en funcionamiento de la ZEE y que, a mediano y largo plazo, asegurarán el cumplimiento de los objetivos que persigue el sector.

Respecto a la declaratoria de interés nacional y de necesidad pública para la creación de la Zona Franca de Chimbote, se observa que la exposición de motivos del Dictamen recaído en el Proyecto de Ley Nº 7266, no sustenta de forma integral el desarrollo de los elementos necesarios que permitan acreditar la situación justificante para el desarrollo de una Zona Franca en Chimbote, bajo los parámetros de interés nacional o necesidad pública.

La exposición de motivos del Dictamen recaído en el Proyecto de Ley Nº 7266, que da origen a la presente Autógrafa, no sustenta la elección de la provincia del Santa como el lugar para el establecimiento de la referida Zona Franca. Al respecto, la creación de una ZEE dentro de una determinada región, provincia o distrito en nuestro territorio nacional requiere contar con un proceso de implementación, respaldado con estudios de carácter económico, en el que se analicen los aspectos mínimos señalados en el presente documento, que permitan la atracción de inversiones privadas y el desarrollo de las operaciones de comercio exterior, entre otros aspectos. Asimismo, la propuesta no sustenta la conformación del Comité de Organización y Administración de la ZOFRACHIMBOTE descrita en el artículo 3 de su texto, aspecto que resulta relevante por tratarse del órgano máximo de dirección de dicha zona.

Con relación a la Disposición Complementaria Final Única, mediante la cual se exhorta al Poder Ejecutivo a través del Viceministerio de Comercio Exterior, la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior y la Dirección de Zonas Económicas Especiales para que priorice determinadas acciones; resulta necesario tener presente las competencias del MINCETUR y sus órganos en materia de Zonas Económicas Especiales. Al respecto, de conformidad con lo señalado en el literal b) de la Única Disposición Complementaria Final, debemos precisar que si bien MINCETUR puede coadyuvar en las gestiones conducentes a la implementación de la Zona Franca, sus competencias no involucran disponer de activos sobre los cuales no es titular. En esa línea, la provisión del terreno o espacio donde se desarrollaría la ZOFRACHIMBOTE recaería en potestad exclusiva de la Municipalidad Provincial del Santa y del Gobierno Regional de Ancash, considerando que la zona franca sería adscrita a dicha entidad.

De otro lado, la Autógrafa establece en el literal d) que la Dirección de Zonas Económicas Especiales del MINCETUR debe priorizar la implementación de las acciones para la modernización del puerto de Chimbote y la mejora de la conectividad de las carreteras de penetración entre los departamentos de Áncash, Huánuco y San Martin. Sobre el particular y de conformidad con las competencias asignadas al MINCETUR, no corresponde intervenir en la materia referida por ser competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entidad que cuenta con competencias exclusivas en materia de infraestructura de transporte de alcance nacional e

internacional, de conformidad con el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones, aprobado mediante Resolución Ministerial Nº 0785-2020- MTC-01.

Además, se observa que la Autógrafa no cuenta con una disposición específica sobre su reglamentación, cuyo proceso de elaboración, aprobación y emisión debería considerar la participación de diversos sectores competentes en las materias que desarrolla.

2. Sobre la Ley N° 27688 y su relación con la inversión público privada

De acuerdo con el artículo 2 de la Ley N° 27688, Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna, una zona franca es la parte del territorio nacional perfectamente delimitada en la que las mercancías que en ella se internen se consideran como si no estuviesen en el territorio aduanero para efectos de los derechos e impuestos de importación, bajo la presunción de extraterritorialidad aduanera, gozando de un régimen especial en materia tributaria.

Para tales efectos, el artículo 34 de la Ley N° 27688 establece que la administración de la Zona Franca de Tacna (ZOFRATACNA) es ejercida por un Comité de Administración hasta que se otorgue a una persona jurídica de derecho privado la condición de Operador, entendido como el titular de la concesión para realizar las actividades de promoción, dirección y administración exclusivamente dentro del perímetro de la ZOFRATACNA, en los términos que establezca la concesión.

Al respecto, el artículo 35 de la Ley N° 27688 añade que la concesión a la persona jurídica de derecho privado será otorgada mediante concurso público, de acuerdo con las reglas fijadas por el Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 059-96-PCM (en adelante, TUO de Concesiones), y sus modificatorias.

En esa línea, la Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30976, Ley que modifica la Ley N° 27688, preceptúa que la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (PROINVERSIÓN) efectúe la convocatoria de la concesión para el diseño, financiamiento, ejecución y operación de la infraestructura industrial y de servicios de los proyectos de inversión considerados en el Plan Maestro de la ZOFRATACNA, en el marco de la norma de APP y de la Ley N° 27688.

3. Sobre las Asociaciones Público Privadas

En primer lugar, es importante precisar que el TUO de Concesiones —citado en la Única Disposición Complementaria Final de la Autógrafa de Ley— fue derogado por la Única Disposición Complementaria Derogatoria del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, con excepción del primer y segundo párrafo del artículo 19 y el artículo 221. Posteriormente, mediante la Única Disposición Complementaria Derogatoria del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, se derogó el Decreto Legislativo N° 1224.

---

1 Los dos primeros párrafos del artículo 19 del TUO de Concesiones se encuentran referidos al plazo de los convenios de estabilidad jurídica, mientras que el artículo 22 de esa norma se encuentra referido al valor de transferencia de los bienes al Estado durante o al término de una concesión.

De ese modo, actualmente, el marco normativo vigente que regula a las APP se encuentra integrado por el Decreto Legislativo N° 1362 y su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 240-2018-EF. Así, cabe señalar que, según la Séptima Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1362, a partir de la vigencia de dicha norma, toda referencia que se haga al TUO de Concesiones se entiende realizada al Decreto Legislativo N° 1362.

Conforme al Decreto Legislativo N° 1362 y su Reglamento, las APP se constituyen como una modalidad de participación de la inversión privada, mediante contratos de largo plazo en los que interviene el Estado, a través de alguna entidad pública autorizada y uno o más inversionistas privados, con el objeto de desarrollar proyectos de infraestructura pública, servicios públicos, servicios vinculados a estos, investigación aplicada y/o innovación tecnológica. En las APP se distribuyen riesgos y recursos (en este último caso, preferentemente privados) y se garantizan Niveles de Servicio óptimos para los usuarios.

En relación con ello, el Decreto Legislativo N° 1362 establece que las entidades públicas que pueden asumir la titularidad de los proyectos a desarrollarse bajo la modalidad de APP son: i) los Ministerios, ii) los Gobiernos Regionales, iii) los Gobiernos Locales, y iv) otras entidades públicas habilitadas mediante ley expresa.

Adicionalmente, las APP se clasifican en: i) Cofinanciadas, consideradas como aquellas que requieren cofinanciamiento[2], u otorgamiento o contratación de garantías que tienen probabilidad significativa de demandar cofinanciamiento; y, ii) Autofinanciadas, consideradas como aquellas con capacidad propia de generación de ingresos, que no requieren cofinanciamiento.

Los proyectos ejecutados bajo la modalidad de APP, independientemente de su clasificación y origen (es decir, de iniciativa estatal o de iniciativa privada), se desarrollan en las siguientes fases[3]: i) Planeamiento y Programación, ii) Formulación, iii) Estructuración, iv) Transacción, y v) Ejecución Contractual.

La fase de Planeamiento y Programación comprende la planificación de los proyectos de APP, previo análisis de las potenciales necesidades de intervención y su articulación con los planes nacionales, sectoriales y de desarrollo regional o local, según corresponda, así como de los compromisos firmes y contingentes derivados de contratos de APP; ello, en concordancia con el Principio de Planificación4, contenido en el Decreto Legislativo N° 1362. La planificación de los proyectos de APP en la fase

---

[2] De acuerdo al artículo 31 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, cofinanciamiento es cualquier pago que utiliza fondos públicos, total o parcialmente, a cargo de la entidad pública titular del proyecto para cubrir las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

[3] El detalle de las actividades de cada una de las fases consta en los Títulos IV al VI del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362.

4 El Principio de Planificación se encuentra regulado el numeral 4 del artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1362, según el siguiente detalle:

> "***4. Planificación:*** *El Estado, a través de las entidades públicas titulares de proyectos, prioriza y orienta el desarrollo ordenado de las Asociaciones Público Privadas y de los Proyectos en Activos, según las prioridades y planes nacionales, sectoriales, regionales y locales, considerando para ello la política de descentralización del país.*"

de Planeamiento y Programación se encuentra a cargo de la entidad pública titular del proyecto y se materializa en el Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas[5] (IMIAPP).

Luego, en la fase de Formulación, las entidades públicas competentes[6] deben realizar todos los estudios técnicos necesarios para la evaluación del proyecto, a fin de elaborar el Informe de Evaluación. Al respecto, el Informe de Evaluación contiene, como mínimo, la evaluación técnica del proyecto, el análisis de la brecha de recursos que sustenta la clasificación del proyecto, el análisis de riesgos preliminar del proyecto, el análisis de la capacidad presupuestal para dar cumplimiento a los compromisos firmes del proyecto, el análisis de valor por dinero, entre otros. Cabe destacar que la elaboración del Informe de Evaluación le permite a la entidad pública competente definir si resulta técnica, económica y legalmente conveniente llevar a cabo el proyecto como una APP.

Dentro del Proceso de Promoción se encuentran las fases de Estructuración y Transacción. Sobre ello, la fase de Estructuración comprende el diseño del proyecto como APP, incluida su estructuración económica financiera, mecanismos de retribución, asignación de riesgos y diseño del contrato. La referida fase está a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada[7] (OPIP), quien elabora la Versión Inicial del Contrato sobre la base del Informe de Evaluación Integrado[8] y el modelo económico financiero del proyecto, y solicita las opiniones e informes previos de la entidad pública titular del proyecto, el organismo regulador —de corresponder—, el MEF y la Contraloría General de la República, respectivamente.

Asimismo, durante la fase de Transacción, el OPIP elabora la Versión Final del Contrato y solicita las opiniones e informes previos señalados anteriormente, sobre la base de la actualización del Informe de Evaluación Integrado y del modelo económico financiero del proyecto. Recabadas las opiniones e informes previos, el OPIP aprueba la Versión Final del Contrato y determina el mecanismo de adjudicación aplicable, previo al otorgamiento de la Buena Pro. La fase de Transacción culmina con la suscripción del contrato.

Por su parte, la fase de Ejecución Contractual comprende el periodo de vigencia del contrato, bajo responsabilidad de la entidad pública titular del proyecto, quien tiene —entre otras— la función de gestionar y administrar los contratos de concesión, y cumplir las obligaciones contractuales a su cargo.

De lo anterior, se tiene que las distintas fases de los proyectos de APP se desarrollan bajo un enfoque iterativo, de tal forma que los proyectos de inversión se vuelven técnica, económica y legalmente más sólidos conforme se van profundizando los

---

5 El IMIAPP se constituye como el instrumento de gestión elaborado por cada entidad pública titular del proyecto, a fin de incorporar los potenciales proyectos al Proceso de Promoción de la inversión privada en los tres (03) años siguientes a la elaboración del citado informe, conforme a lo dispuesto en el artículo 40 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362.

6 De acuerdo al artículo 32 del Decreto Legislativo N° 1362, la fase de Formulación está a cargo de la entidad pública titular del proyecto o de PROINVERSIÓN, en el marco de sus respectivas competencias.

7 El rol de Organismo Promotor de la Inversión Privada es ejercido alternativamente por PROINVERSIÓN o el Comité de Promoción de la Inversión Privada (CPIP) de la entidad pública titular del proyecto, de acuerdo al artículo 12 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362.

8 El Informe de Evaluación Integrado es el instrumento metodológico que contiene, entre otras cosas, la profundización y actualización de la información contenida en el Informe de Evaluación, conforme al artículo 49 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362.

Cabe precisar que bajo el marco técnico normativo del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, se prevé que en la fase de Ejecución, la Unidad Ejecutora de Inversiones debe obtener la clasificación y certificación ambiental, así como las certificaciones sectoriales que correspondan, de acuerdo a la normativa de la materia; lo que implica que las inversiones en el marco del referido Sistema Nacional deben preservar las áreas naturales y arqueológicas de las zonas de influencia de la intervención, así como el medio ambiente.

En ese sentido, una vez culminada la ejecución física de las inversiones y habiéndose efectuado la recepción de los activos de acuerdo a la normativa de la materia, la Unidad Ejecutora de Inversiones realiza la entrega física de las mismas a la entidad titular de los activos o responsable de la provisión de los servicios en la fase de Funcionamiento.

Dicha fase de Funcionamiento comprende la operación y mantenimiento de los activos generados con la ejecución de la inversión y la provisión de los servicios implementados con dicha inversión. En esta fase las inversiones pueden ser objeto de evaluaciones ex post, así como la rendición de cuentas. La operación y mantenimiento de los activos generados con la ejecución de las inversiones, así como la provisión de los servicios implementados con dichas inversiones, con base en las estimaciones realizadas en la fase de Formulación y Evaluación, se encuentra a cargo de la entidad titular de los activos o responsable de la provisión de los servicios. En ese sentido, es competencia de las entidades titulares determinar las acciones para el Funcionamiento de los activos generados con la inversión.

De otro lado, cabe señalar que en el aplicativo informático del Banco de Inversiones se encuentran registradas cinco (5) inversiones, vinculadas a la Autógrafa de Ley, tal como se detalla a continuación:

Cuadro N° 01: Inversiones vinculadas a la Autógrafa de Ley

Nº	Código SNIP / CUI	Nombre del Proyecto de Inversión/IOARR	Unidad Formuladora	Unidad Ejecutora de Inversiones	Estado de viabilidad / aprobación	Monto de Inversión actualizado (S/)	Estado de Inversión	Registra Expediente Técnico	Incluido PMI (2021-2024)
1	CUI 2309493/SNIP 347874	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CASMA HUARAZ – HUARI – HUACAYBAMBA – JIRCAN – TINGO MARÍA – MONZÓN – EMP. PE-18A (TINGO MARÍA) POR NIVELES DE SERVICIO (proyecto de inversión)	SUBDIRECCIÓN DE CONSERVACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE GESTIÓN VIAL PROVIAS NACIONAL	DIRECCIÓN DE GESTIÓN VIAL PROVIAS NACIONAL	SI 15/02/2016	129'449,826.47	ACTIVO	SI	SI MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
2	CUI 2261781/SNIP 316256	CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DV. HUARI (PUENTE POMACHACA) – MONZÓN EMP. RUTA PE-18A (TINGO MARÍA) (Proyecto de Inversión)	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE PROVÍAS NACIONAL	MTC – PROVIAS NACIONAL	EN FORMULACIÓN	–	ACTIVO	NO	SI MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
3	CUI 2002604/ SNIP 3286	REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CASMA- YAUTÁN-HUARAZ (Proyecto de Inversión)	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE PROVÍAS NACIONAL	DIRECCIÓN DE OBRAS DE PVN	SI 30/06/2004	424'285,885.37	ACTIVO	SI	SI MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
4	CUI 2177209/ SNIP 9615	MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA HUÁNUCO – CONOCOCHA, SECTOR: HUÁNUCO – LA UNIÓN – HUALLANCA, RUTA PE-3N (Proyecto de Inversión)	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE PROVÍAS NACIONAL	DIRECCIÓN DE OBRAS DE PVN	SI 07/09/2016	1,319,128.438.68	ACTIVO	SI	SI MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
5	CUI	CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA CHIMBOTE -	DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE	DIRECCIÓN DE	SI 24/10/2014	702'031,178.18	ACTIVO	SI	SI MINISTERIO DE TRANSPORTES Y

	2233958/ SNIP 4588	TOCACHE, SECTOR YUNGAYPAMPA - TRES CRUCES - SIHUAS - HUACRACHUCO - UCHIZA - EMP.RUTA 05N - TOCACHE (Proyecto de Inversión)	PROVÍAS NACIONAL	PUENTES DE PVN					COMUNICACIONES

Fuente: Banco de Inversiones – MEF

En ese contexto, se formula observación a la Autógrafa de Ley, debido a que es competencia de cada Sector, Gobierno Regional y Gobierno Local determinar sus brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos, definir sus criterios de priorización para la selección de la cartera de inversiones, formular y evaluar sus inversiones, realizar su ejecución en base a los estudios de preinversión o fichas técnicas, así como efectuar la operación y mantenimiento de los activos generados con la ejecución de la inversión y la provisión de los servicios implementados. Asimismo, no corresponde establecer por mandato de una Ley la priorización de determinadas inversiones.

5. Sobre el análisis presupuestario a la Autógrafa de Ley

Sin perjuicio de lo mencionado, cabe indicar que en el análisis costo – beneficio de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley N° 7266/2020-CR, que generó la citada Autógrafa de Ley, no detalla las acciones que realizarán las entidades que integrarían el referido comité, ni contiene un análisis presupuestal del costo total de las mismas; por lo tanto, podría generar una demanda de recursos adicionales al erario nacional.

En relación a lo mencionado, se debe señalar que conforme a lo establecido en el artículo 30 del Decreto Legislativo N° 1440, las Leyes de Presupuesto del Sector Público, aprobadas por el Congreso de la República, así como los demás presupuestos a los que se refiere el párrafo 13.2 del artículo 13 del referido Decreto Legislativo, constituyen el total del crédito presupuestario, que comprende el límite máximo de gasto a ejecutarse en el año fiscal; por lo que, habiéndose aprobado el Presupuesto del Sector Publico para el Año Fiscal 2021, mediante Ley N° 31084, correspondería a los Pliegos de los Sectores involucrados realizar la evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que pueden ser destinados a la aplicación de lo dispuesto en la Autógrafa de Ley.

Adicionalmente, desde el ámbito estrictamente presupuestal, se formula observación a la Autógrafa de Ley, toda vez que en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley N° 7266/2020-CR, que la generó, no cuenta con una evaluación presupuestal que demuestre la disponibilidad de los créditos presupuestarios que puedan ser destinados para su implementación durante el Año Fiscal 2021, que asegure su financiamiento, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público. Asimismo, no incluye una evaluación costo - beneficio en términos cuantitativos y cualitativos, vulnerando de esta manera las reglas para la estabilidad presupuestaria reguladas en los incisos 3 y 4 del numeral 2.2 del artículo 2 de la Ley N° 31085, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2021.

En consecuencia, la Autógrafa de Ley contraviene el Principio de Equilibrio Presupuestario contemplado en el artículo 78 de la Constitución Política del Perú, así como lo dispuesto en el inciso 1 del numeral 2.1 del artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, dado que la misma ocasionará mayores gastos para el Tesoro, en tanto no se habría previsto recursos para su financiamiento en el presente Año Fiscal, así como su sostenibilidad para los subsiguientes años.

Finalmente, cabe precisar que siendo la Autógrafa de Ley una iniciativa congresal, es pertinente tener en cuenta lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, que dispone que: "*Los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos (…)*". Por tanto, la Autógrafa de Ley contraviene lo regulado por el citado artículo constitucional.

6. Sobre las competencias en materia de transportes

De acuerdo con la Ley N° 27943 y normas complementarias, la Autoridad Portuaria Nacional (APN) tiene entre sus funciones el elaborar y proponer al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), compatible con objetivos y estrategias de desarrollo autosostenible, fomentar, regular y supervisar las actividades y los servicios portuarios, con sujeción a los lineamientos de política portuaria, entre los cuales se encuentra la promoción de la inversión en el Sistema Portuario Nacional.

En atención a lo antes indicado, la APN es la única entidad competente para realizar la planificación portuaria como Organismo Técnico Especializado en la materia y cuyo documento técnico normativo, para tal fin y bajo el cual se rige es el PNDP, elaborado por la APN y aprobado por el MTC mediante Decreto Supremo

En atención a ello, el literal d) de la Única Disposición Complementaria Final de la Autógrafa de Ley donde se señala que el Poder Ejecutivo, a través del Viceministerio de Comercio Exterior, la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior y la Dirección de Zonas Económicas Especiales, debe priorizar la implementación de acciones para la modernización del puerto de Chimbote contraviene las competencias de la APN anteriormente descritas, así como tampoco se encuentra alineado con los planes sectoriales que no contemplan la priorización de la modernización de dicho puerto.

Por último, el mandato contenido en el literal d) de la Única Disposición Complementaria Final que dispone que las dependencias indicadas en el punto anterior deberán priorizar la implementación de acciones para la mejora de la conectividad de las carreteras de penetración entre los departamentos de Áncash, Huánuco y San Martín trasgrede las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como de los gobiernos regionales y locales en materia de gestión de la infraestructura vial; ya que éstas son las autoridades a cargo de priorizar, formular y ejecutar proyectos de inversión en las vías de su competencia, conforme a las políticas nacionales y sectoriales, el marco competencial vigente en materia de gestión de la infraestructura vial y el Sistema Nacional de Carreteras, la cual se encuentra definida en el Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo Nº 017-2007-MTC, el cual encarga a cada nivel funcional, la administración de una determinada red vial.

Por las razones expuestas, se observa la Autógrafa de Ley, en aplicación del artículo 108 de la Constitución Política del Perú.

Atentamente,

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

GUIDO BELLIDO UGARTE
Presidente del Consejo de Ministros

Proyecto de Ley: 7266/2020-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima 12 de agosto de 2021

Pase a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, con cargo de dar cuenta de este procedimiento al Consejo Directivo.

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **26** de **Agosto** del **2021**

De conformidad con el Acuerdo N° 019-2021-2022/CONSEJO-CR, de fecha 17 de agosto de 2021, actualícese la iniciativa legislativa observada N° 7266/2020-CR **asignándole el N° 068/2021-CR** y pase 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

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y DE NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN DE LA ZONA FRANCA DE CHIMBOTE

Artículo 1. Objeto de la Ley

Declárase de interés nacional y de necesidad pública la creación de la Zona Franca de Chimbote (ZOFRACHIMBOTE) para la realización de actividades industriales, agroindustriales, de ensamblaje, de maquila y de servicios, con la finalidad de contribuir al desarrollo socioeconómico sostenible del departamento de Áncash, a través de la promoción de la inversión y el desarrollo tecnológico.

Artículo 2. Zona Franca de Chimbote

La Zona Franca de Chimbote (ZOFRACHIMBOTE) está ubicada en la provincia del Santa, departamento de Áncash. El Comité de Organización y Administración define el espacio físico de la ZOFRACHIMBOTE.

Artículo 3. Comité de Organización y Administración

Créase el Comité de Organización y Administración de la ZOFRACHIMBOTE, con sede en la provincia del Santa, con autonomía administrativa, técnica, económica, financiera y operativa, adscrito al Gobierno Regional de Áncash.

Su organización estructural está conformada por el Comité de Organización y Administración y la Gerencia General.

Dicho comité de administración estará integrado por:

a) Un representante del Gobierno Regional, quien lo presidirá.

b) Un representante del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

c) Un representante del Ministerio de la Producción.

d) Un representante del Ministerio de Economía y Finanzas.

e) El intendente de la Aduana de Chimbote.

f) Un representante de la Cámara de Comercio de la Provincia del Santa.

g) Un representante de los usuarios de la ZOFRACHIMBOTE.

h) El alcalde provincial del Santa o su representante.

Los representantes de las entidades públicas serán designados mediante resolución del titular correspondiente; tratándose de representantes del sector privado, estos serán acreditados mediante comunicación efectuada por el titular de la institución respectiva. El representante de los usuarios de la ZOFRACHIMBOTE a que se refiere el inciso e) del presente artículo debe ser elegido entre los usuarios que desarrollen cada una de las actividades señaladas en el artículo 7, de acuerdo al reglamento que para tal efecto apruebe el Comité de Administración.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Exhortación al Poder Ejecutivo

Exhórtase al Poder Ejecutivo para que, a través del Viceministerio de Comercio Exterior, la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior, la Dirección de Zonas Económicas Especiales, de conformidad con la Ley 27688, Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna, y sus modificatorias, priorice:

a) La conformación del Comité de Organización y Administración de la Zona Franca de Chimbote.

b) La reserva por parte de la Municipalidad Provincial del Santa de un terreno para el desarrollo de la Zona Franca de Chimbote.

c) El concurso público para la concesión a un operador de la ZOFRACHIMBOTE, de acuerdo con la normativa vigente que regula la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.

d) *La implementación de las acciones para la modernización del puerto de Chimbote, y la mejora de la conectividad de las carreteras de penetración entre los departamentos de Áncash, Huánuco y San Martín.*

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los dieciséis días del mes de julio de dos mil veintiuno.

MIRTHA ESTHER VÁSQUEZ CHUQUILIN
Presidenta a. i. del Congreso de la República

LUIS ANDRÉS ROEL ALVA
Segundo Vicepresidente del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA