Proyecto de Ley N° 9562/2024-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

JHAEC DARWIN ESPINOZA VARGAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
21 NOV. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 4:47

PROYECTO DE LEY QUE CREA LA ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE DESARROLLO DE CHANCAY - ZEED CHANCAY Y SU AMBITO DE INFLUENCIA

Los Congresistas de la República integrantes del **Grupo Parlamentario Podemos Perú**, a iniciativa del congresista **Jhaec Darwin Espinoza Vargas**, en ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de leyes que le confiere los artículos 102° y 107° de la Constitución Política del Perú en concordancia con los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

FORMULA LEGAL

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE CREA LA ZONA ECONOMIA ESPECIAL DE DESARROLLO DE CHANCAY - ZEED CHANCAY Y SU AMBITO DE INFLUENCIA

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto crear la Zona Económica Especial de Desarrollo de Chancay (ZEED - CHANCAY), con el fin de promover el desarrollo industrial, económico, tecnológico y comercial del distrito de Chancay, provincia de Huaral, departamento de Lima, así como en su área de influencia, a través de incentivos tributarios en el desarrollo de actividades industriales, agroindustriales y otros que resulten de interés para la inversión privada.

Artículo 2.- Ámbito de influencia

Determinar el ámbito de influencia de la Zona Económica Especial de Desarrollo de Chancay (ZEED - CHANCAY), el cual comprende los distritos de Barranca, Huaral, Chancay, Aucallama, Ancón, Santa Rosa y parte de los distritos de Huacho, Sayán, Ihuari, Sumbilca y Puente Piedra de la Región de Lima, así como a la provincia de Huarmey de la Región Ancash.

El objetivo al definir el ámbito de influencia es incorporar grandes inversiones y proyectos tecnológicos, industriales y sociales que contribuyan de forma eficaz al desarrollo nacional.

Articulo 3.- Beneficios tributarios

Los usuarios que se establezcan en la ZEED - CHANCAY se encuentran exoneradas del pago del impuesto a la renta (IR), impuesto general a las ventas (IGV), impuesto selectivo al consumo (ISC), impuesto de promoción municipal (IPM), impuesto predial (IP) de los bienes registrados a su nombre. Asimismo, se encuentran exoneradas de todo tributo, con excepción de las tasas, creado o por crearse, que graven las operaciones de venta de las actividades económicas que se establezca en el Reglamento.

Este beneficio se extiende a la compra de maquinarias, equipos, herramientas, repuestos y materiales de construcción, que sean destinados al funcionamiento de la ZEED - CHANCAY.

La exoneración tiene un periodo de treinta (30) años contados desde la vigencia de la presente ley.

Articulo 4.- De otras actividades exoneradas

No se encuentran grabados con tributos y derechos arancelarios establecidos en el artículo 3 de la presente Ley, las siguientes actividades:

a) La importación de equipos, maquinarias, mobiliario, materia prima y todo tipo de mercancías propias de las actividades de los usuarios instalados dentro de la ZEED - CHANCAY,

b) La importación de materiales de construcción y todo tipo bienes o equipos necesarios para el cumplimiento del objeto social de los desarrolladores de las unidades de gestión de ZEED.

c) El traslado de mercancías entre las unidades de gestión de ZEED - CHANCAY, a la salida y traslado de mercancías desde la ZEED - CHANCAY hacia los centros con regímenes de zonas económicas especiales dentro del territorio nacional. El traslado de mercancía se realizará bajo autorización y vigilancia de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), sin requerir su nacionalización.

d) La exportación, sin ninguna transformación o procesamiento, de los productos agrícolas de origen orgánico definido en la Ley N° 29196.

Las mencionadas exoneraciones se aprueban con opinión del Ministerio de Economía y Finanzas, en el marco de sus competencias establecidas en el Decreto Legislativo N° 183.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - Reglamentación

El Poder Ejecutivo, reglamenta la presente ley en un plazo no mayor a noventa (90) días calendarios contados a partir de la publicación en el Diario Oficial El peruano.

SEGUNDA .- Vigencia

La presente Ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Lima, 20 de noviembre del 2024

Congresista Darwin Espinoza Vargas

Jorge Luis Flores Ancachi

FUNDAMENTACION

I.- EXPOSICION DE MOTIVOS

1. INTRODUCCION

LAS GENERACIONES DE ZONAS FRANCAS, SU EVOLUCIÓN HISTÓRICA, DIFERENTES TIPOS.

En todo el mundo, los incentivos arancelarios e impositivos se han convertido en un componente esencial de los esfuerzos en pos del desarrollo económico.

Una de estas características es el empleo de procedimientos aduaneros que permiten el desembarco de mercaderías sin el pago inmediato de los impuestos a la importación (es decir, derechos aduaneros, aranceles, etc.). Este tipo de incentivos existe desde los comienzos del comercio y las ciudades que recurrieron a este sistema para promover el comercio expandido se denominaron puertos libres.

En la actualidad, el tratamiento aduanero especial que reciben las mercaderías incluyendo el pago diferido de impuestos sobre importaciones y el tratamiento de exportaciones libre de impuestos, esta englobado bajo el denominador común de Zonas Francas o Zonas de libre comercio.

Dentro del amplio espectro de estrategias utilizadas para el desarrollo regional, así como para el incremento del comercio exterior de una región, las Zonas Francas (ZF) y más precisamente las zonas de procesamiento de exportaciones (ZPE) presentan un atractivo particular y su instalación está siendo considerada en distintas regiones del mundo y también de nuestro país.

Las zonas francas son ámbitos de extraterritorialidad aduanera, donde se desarrollan actividades comerciales, de servicios e industriales para la exportación. A través de una concepción integradora respecto del territorio y del sistema productivo representan piezas claves para el crecimiento económico, adecuadas al nuevo escenario internacional de creciente intercambio y globalización.

Las ZPE son instrumentos tradicionalmente utilizados por los países en desarrollo, cuando adoptan sistemas aperturistas y orientan la expansión de sus economías hacia modelos de exportación.

Su función es crear un complejo competitivo que permita, vía la reducción de costes, de la innovación en productos y/o procesos, de la expansión de mercados, de la agilización y simplificación de los procedimientos y de la captación de los recursos estratégicos exógenos, generar un nuevo despliegue económico territorial. Y su finalidad es atraer inversiones internacionales y locales y desarrollar actividades innovadoras, ofreciendo ventajas operativas y mejores servicios de apoyo a la producción, respecto de otras localizaciones.[1]

2.- MARCO NORMATIVO

El marco normativo de las zonas especiales de desarrollo — ZED está constituido principalmente por:

1. la Ley N° 30446, Ley que establece el marco legal complementario paralas zonas especiales de desarrollo y la zona franca y la zona comercial de Tacna,
2. la Ley N° 30777, Ley que modifica disposiciones sobre las zonas especiales de desarrollo para facilitar sus inversiones,
3. el Decreto Supremo N° 005-2019-MINCETUR, que aprueba el Reglamento de las zonas especiales de desarrollo — ZED, En forma complementaria concurren la Ley N° 28569, Ley que otorga autonomía a los CETICOS, y el Decreto Supremo N° 112-97-EF que aprueba el TUO de las normas con rango de Ley emitidas en relación a los CETICOS

3.- ANTECEDENTES

LAS GENERACIONES DE ZONAS FRANCAS, SU EVOLUCIÓN HISTÓRICA

Si bien el concepto de Zona Franca o área Franca es muy antiguo, es en el siglo XX cuando ha alcanzado su mayor desarrollo. Durante los últimos 90 años las Zonas Francas han atravesado tres grandes estadios de evolución.

La primera generación de Zonas francas o Puertos Francos tenía un perfil netamente comercial excluyéndose actividades de fabricación industrial o de procedimiento; y estaban íntimamente ligadas a los medios de transporte

[1] https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/21C8A8AF3602864E052577EC006D7A56/$FILE/4zonas.pdf

predominantes en la época. Así, hasta fines de los años 50, el concepto de Zonas Francas era simple de definir. Consistía en un área (normalmente un puerto o intersección de vías férreas) bajo el control de aduanas, en el que se podía almacenar, empaquetar. Reempaquetar, etiquetar y transborde las mercaderías.

El Acta de Zonas de Comercio Exterior de los Estados Unidos, promulgada en 1934, respondía por ejemplo a esta filosofía.

En la década posterior a la Segunda Guerra Mundial, la expansión comercial era uno de los principales objetivos de los países, con lo que se produjo un importante desarrollo en la internacionalización de actividades del sector manufacturero. Esto fue posible gracias al vasto crecimiento del transporte y servicios de comunicaciones y la mencionada disminución de los aranceles sobre la importación. Varias firmas especialmente de los Estados Unidos comenzaron a generalizar el traslado de parte de sus procesos producción al extranjero, en busca de localizaciones con menores costos laborales.

En los años 60 y 70 se comenzó a poner énfasis en actividades industriales para exportación, a partir de la primera experiencia en Shannon (Irlanda) en 1959, extendida luego a Taiwan (Kaoshiung, 1965), Corea (Masan 1971), Malasia (Penang, 1971), la isla de Mauricio y posteriormente a más de 70 países en el mundo.

En Shannon, fue introducida la idea de una Zona Franca industrial o Zona de Procesamiento de Exportaciones, como más tarde se la llamó. Consistía en un área limitada, cercada y controlada por aduanas, donde se podían importar materias primas, insumos, maquinarias y equipos para ser procesados y exportados, libre de impuestos, tasas, restricciones al comercio y de otro tipo. Con ello comienza a surgir una segunda generación de Zonas Francas.

Desde el establecimiento de las primeras en los años 60, las ZPE fueron pensadas como un concepto geográfico, como iniciativas orientadas a estimular el desarrollo industrial, particularmente el crecimiento de las exportaciones y el empleo, en un área o región determinada. Luego se comenzó a extender el alcance a un concepto administrativo, un criterio de eficiencia donde las diversas actividades, no necesariamente, se encontraban coordinadas y aglutinadas bajo la misma denominación y normativa (desarrollo satelital de la Zona Franca).

Otra variación que ha ocurrido en las últimas décadas en muchas ZPE, es la flexibilización del concepto rígido inicial de ser designadas para recibir exclusivamente inversión extranjera y producir exclusivamente para la exportación. La mayor flexibilidad en las regulaciones se produjo en cuatro aspectos fundamentales:

- La autorización para las empresas de la ZPE para vender parte de sus productos en el mercado doméstico;
- La posibilidad para que, en casos específicos, empresas localizadas fuera de la ZPE gozarán del régimen de regulación y administración de la ZPE.
- La admisión de inversiones domésticas dentro de la ZPE, a través de joint ventures o por empresas conformadas con un 100% de capitales locales;
- El establecimiento de acuerdos de subcontratación entre compañías de la ZPE y empresas locales fuera de la ZPE. Producto de esos cambios de régimen, así como de los constantes avances en las telecomunicaciones y en el intercambio de servicios transables, las ZPE han comenzado a evolucionar hacia una tercera generación, actualmente en pleno desarrollo, con preeminencia de servicios al comercio internacional y actividades telemáticas.

DIFERENTES TIPOS DE ZONAS FRANCAS

Desde un punto de vista abarcativo, existen numerosas experiencias de área que gozan de prerrogativas especiales que las diferencian del resto del territorio sede, que se podrían encuadrar dentro de una amplia definición de Zonas Francas.

Un estudio reciente de las Naciones Unidas sobre Zonas Francas, confirió una lista de 23 términos diferentes para describir el concepto. Tales términos incluyen:

- Zona Franca Comercial: Vinculada a un puerto o aeropuerto, diseñada para el manejo de carga general y para contenedores, para el comercio de importación y exportación, almacenamiento, empaquetamiento/ re-empaquetamiento, depósito y distribución de mercaderías (ej. Hamburgo).

- Zona Empresarial Especial: En una gran parte es un instrumento muy flexible de renovación urbana y, por lo tanto, de interés para un consorcio financiero, compañías constructoras, o desarrollistas inmobiliarios, (ej.: Liverpool, Manchester).
- Zona Económica Especial: Concepto utilizado para designar un área geográfica bajo condiciones económicas particulares -que la distinguen del resto del territorio donde las empresas privadas y las inversiones extranjeras son autorizadas a localizarse, gozando de algunas prerrogativas especiales, como la exención de impuestos. El concepto de ZEE fue utilizado en China desde 1978 y más recientemente está siendo utilizado por países de Europa del Este.
- Zonas de Servicios Financieros: pensadas para actividades financieras off-shore; principalmente para atraer bancos, firmas contables, compañías de transporte por vía marítima, compañías de seguros y reaseguro y demás servicios. Las multinacionales recurren a estas zonas para consolidar cuentas y reducir las obligaciones impositivas en el país de origen (ej. Dublin),
- Zonas de Comercio Exterior: Es el concepto utilizado por los Estados Unidos de América. Allí alrededor del 70 % de los productos que pasan a través de las zonas estadounidenses han tenido destino el mercado interno, con lo que son zonas de importación, como definición principal, aunque en los últimos años se observan allí también cambios en el sentido de utilizarlas como instrumentos para aumentar las exportaciones.
- Zonas de Procesamiento de Exportaciones: Desarrolladas para incrementar las exportaciones de un país o una región, generando fuentes de trabajo e ingreso de divisas (ej. Shannon, Masan, Katunayake...).

Pero más allá de las diferentes opciones que se puedan conocer, la esencia del concepto está dada por tres elementos que presentan en común:

1) Importación de materias primas e insumos libres de aranceles.
2) Exportación de productos libres de derechos.
3) Otras reglamentaciones.

Sin los puntos 1 y 2 no estaríamos ante la presencia de un Área Franca. El tercer aspecto varía de acuerdo a las distintas experiencias. Se trata de aquellas disposiciones que intentan mejorar el atractivo para las inversiones y estimular actividades exportadoras, tales como: exenciones impositivas (incentivo fiscal), repatriación de capitales (incentivo financiero), one-stop shop o ventanilla única (incentivo no financiero), provisión de tierras, edificios, infraestructura, posibilidad de porcentaje de ventas al mercado doméstico, etc.

El concepto de libre está íntimamente asociado a estos proyectos, y se refiere a libre de derechos aduaneros, libre de restricciones comerciales e impuestos (algunos casos se incluyen impuestos a las ganancias pagadas por las corporaciones, impuesto a la renta o impuesto inmobiliario). Pero fundamentalmente significa libre de restricciones burocráticas.

Tradicionalmente, en las zonas de libre comercio y ZPE se enfatizaba un 100% sobre las exportaciones. Así sucedió hasta la década del 70. Sin embargo, si un producto hecho dentro de una Zona Franca no estaba disponible en ningún lugar del país, tenía sentido comprarlo en la zona. De este modo el concepto se fue flexibilizando y, hoy, la mayoría de las zonas permiten algunas ventas en el mercado local (generalmente hasta un 20%), aunque siempre el centro sigue siendo la actividad exportadora.

Podríamos caracterizar a una Zona de Procesamiento de Exportaciones como un área que se establece aparte o que se designa para desarrollar actividades comerciales, industriales, y de servicios exclusiva o casi exclusivamente orientadas a la exportación y en donde equipos y materiales de origen extranjero y local se pueden importar sin aranceles, procesar y exportar sin pagar derechos y sin la interferencia de cualquier otra restricción burocrática.[2]

LA EXPERIENCIA EN OTROS PAÍSES

El caso de la Zonas Franca de Barcelona

En 1992, cuando se aplicó la primera regulación de la Unión Europea sobre Zonas Francas, dirección las actividades de la Zona Franca hacia el comercio, distribución y logística, eliminando las actividades industriales.

[2] https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/21C8A8AF3602864E052577EC006D7A56/$FILE/4zonas.pdf

Las mercaderías de la Comunidad que ingresan en la Zona Franca no pierden la cualidad o condición de mercaderías de la comunidad. Pueden regresar a la Unión sin pagar ningún tipo de derechos, se considera que sólo han estado en tránsito. La razón por la que esto resulta valioso es que el IVA europeo no se aplica en Zonas Francas y se puede remitir al fabricante europeo cuando las mercaderías ingresan a la zona, obteniendo un importante ahorro de inventario.

La mercadería que entra en la Zona Franca desde terceros países viene con documentos aduaneros que se cancelan en el ingreso -luego de esto, controlar el movimiento de esa mercadería es meramente un procedimiento comercial.

Toda la comunidad Europea goza de la ventaja que las actividades aduaneras no estén confinadas sólo a la Zona Franca. Las mismas actividades aduaneras pueden realizarse fuera de la zona o en áreas reguladas por la aduana. En el caso de Barcelona, existen 42 compañías ubicadas a 60 kilómetros de la zona, que están conectadas a la aduana de la Zona Franca, y estas mercaderías no tienen que pasar por la aduana antes de ingresar en el territorio general, sino que viajan directamente al lugar.

Irlanda. Shannon: la Zona Franca modélica

Shannon development, la agencia a cargo del desarrollo de la Zona Franca de Shannon, es una de las entidades constitutivas de la International Development Ireland (IDI), compañía de entrenamiento y consultoría internacional, responsable de la promoción del desarrollo económico y de la difusión de los logros alcanzados por el país.

Hoy, la compañía es responsable del desarrollo de la Zona de Procesamiento de Exportaciones, del aeropuerto de Shannon, del parque tecnológico de Plassey, de los programas para pequeñas y medianas empresas y del turismo en la región de Shannon.

La Zona Franca (la primera de procesamiento de exportaciones del mundo establecida en 1959), probó ser exitosa para atraer inversiones externas de producción para la exportación. Hoy es sede de más de 120 empresas internacionales industriales y de servicios, genera más de 1.300 millones de dólares por año de exportaciones y emplea en forma directa a cerca de 6.000 trabajadores calificados.

Además de una completa y sofisticada infraestructura, la Zona Franca está provista de un completo paquete de incentivos, que incluye, entre otros, una tasa baja sobre el impuesto a las ganancias corporativas (10% garantizado hasta el año 2005), decenas de tratados de doble tasación con países desarrollados y un amplio paquete de incentivos financieros para actividades de investigación y desarrollo, para la adquisición de bienes de capital, para la generación de nuevos puestos de trabajos, para entrenamiento de personal, etc.

La Universidad de Limerick en el centro del parque nacional tecnológico de Plassey, ofrece facilidades educativas y los recursos profesionales necesarios, para atender requerimientos específicos de las empresas. El parque actualmente es sede de unas 70 firmas internacionales que emplean 2000 personas. Entre los recursos claves que el parque provee se encuentran: un Centro de Innovación y el Centro de Alta Tecnología Empresarial, Un Centro Internacional de Ciencias y un Centro internacional de negocios.

El parque de aviación de Shannon ha sido establecido junto a la Zona Franca, para facilitar el crecimiento del sector de la aviación. Actualmente es base de muchas compañías líderes en el mantenimiento y servicios de apoyo y financieros a la actividad del sector.

Filipinas

Su sistema de ZPE como instrumento para el desarrollo industrial resultó ser un exitoso aporte para las divisas, para la creación de puestos de trabajo y el desarrollo del país, así como para impulsar al sector privado a instalar áreas industriales privadas, parte de los cuales EPZA (la autoridad a cargo del desarrollo de las ZPE de aquel país) declaró como Zonas especiales de procesamiento de Exportaciones para diferenciarlas de las ZPE del gobierno.

A partir de ese escenario positivo, el gobierno filipino promulgó en 1995 la Ley de Zonas Económicas Especiales, que incrementa los poderes, alcances y funciones de la predecesora Autoridad de la Zona de Procesamiento de exportaciones (EPZA) y creó la nueva Autoridad de las Zonas Económicas Filipinas.

Bajo la ley, las nuevas eco-zonas son áreas elegidas con centros agroindustriales, industriales, turísticos, comerciales, bancarios e inversiones y financieros altamente desarrollados (o con el potencial para ser centros

altamente desarrollados). Una eco-zona puede contener cualquiera o todos los siguientes componentes: Zonas de Procesamiento de Exportaciones (que existen actualmente), áreas industriales (cuyo desarrollo está en manos de empresas privadas), zonas de libre comercio y centros turísticos y de recreación. Para ser apta, el Área debe tener disponibilidad de agua, electricidad, predios edificados, mano de obra capacitada o capacitable, finalmente el área debe tener una localización estratégica.

Por mandato, PEZA debe desarrollarse en 37 áreas estratégicas, ubicadas en las nuevas eco-zonas del país. Estas eco-zonas se pueden desarrollar a través de la iniciativa privada, a desarrollar por gente del sector privado, a través de una iniciativa del gobierno local con sus sistemas de gobierno nacional, o a través de una iniciativa del gobierno nacional por intermedio del órgano PEZA.

La ley otorgó a PEZA poderes especiales que le permitan manejar y generar eco-zonas y una ventanilla única, en donde todos los servicios necesarios se encuentran en el mismo lugar, incluye entre otros, aprobar o emitir visas para inmigración a inversores y visas de trabajo para ejecutivos extranjeros y técnicos y subordinados y mantener un registro de embarcaciones en coordinación con el departamento de Transporte y Comunicaciones como un registro comercial de conveniencia para buques que atraviesan océanos.

Estados Unidos

En los Estados Unidos existen actualmente más de 200 proyectos de zonas de Comercio Exterior dispuestos por todo el territorio. Un proyecto típico es aquel que tiene 2 o 3 predios para una zona de propósitos generales (multiuso, pública), además de predios para un solo usuario (privado) conocidas como subzonas.

Las zonas de propósitos generales se pueden aprobar solo dentro de un radio de 60 millas (96 Km., aproximadamente) de los puertos de ingreso. Pero las sub-zonas, como adjuntos, no están sujetas a esta limitación son accesibles para llevar a cabo los procesos de supervisión y auditoría, además de cumplir con los requerimientos de seguridad.

Desde el punto de vista del funcionamiento, del total de mercaderías ingresadas al territorio federal o nacional provenientes de las ZCE, generalmente un 20% proviene del exterior. Un 90% de los cargamentos se recibe en plantas de manufacturas y solo un 10 % de los cargamentos se

exporta. Esto marca un perfil de zonas de libre comercio dominadas por actividades de importación.

La Junta Directiva de la ZCE evalúa la propuesta de la fabricación en base a cada caso para determinar si permitir el uso de procedimientos de la ZCE resulta de interés colectivo. Las restricciones se adoptan generalmente en proyectos sujetos a programas de cupos.

La ley estadounidense para ZCE ofrece como incentivo exenciones o pago diferido de derechos aduaneros e impuestos federales indirectas (o impuestos al consumo). En zonas que están incluidas en programas de desarrollo nacional /local se encuentran disponibles beneficios adicionales.

Chile

El caso de las Zonas Francas chilenas (Iquique, Punta Arenas) presenta también una serie de particularidades. Se trata zonas parcialmente fiscales (no son ZF de producto nacionales, sí importados), utilizados para reexpedición de mercaderías, un tercio de las cuales, aproximadamente, ingresa a Chile.

Las Zonas Francas chilenas son utilizadas como corredores de tránsito de mercaderías.

El régimen de las Zona Francas chilenas contempla las siguientes medidas:

- Exención de impuestos aduaneros, tasas de importación y exportación;
- Tiempo de almacenaje ilimitado;
- Exención del IVA sobre las mercaderías que ingresan a la zona o mercaderías que se venden en ciertas regiones del país o mercancías vendidas en el exterior;
- Se puede solicitar beneficios para la inversión en maquinaria, equipamiento y edificios;
- Beneficios impositivos para industrias preferentes;
- Exención parcial de las cargas sociales;
- A las compañías de seguros, bancos comerciales y otras instituciones financieras no se les acuerdan beneficios de tasa en tales zonas.

ZOFRI S.A, empresa administradora de la Zona Franca de Iquique, es una empresa mixta que se encuentra entre las más rentables de Chile.

Algunos de los factores de éxito obedecen a ventajas como la localización, estabilidad, la escala operativa y ciertas externalidades que llevan los costos operativos a la baja, aranceles adecuados y una buena imagen corporativa. Las desventajas de Iquique están dadas por tratarse de una zona desértica, por déficit en su capacidad de Investigaciones y Desarrollo.

Toda la I Región de Chile funciona como Zona Franca de extensión y sus habitantes pueden comprar desde ZOFRI (importar) productos extranjeros sin pagar impuestos al valor agregado y sin aranceles aduaneros.

En la provincia de Arica las empresas pueden operar bajo el sistema de Zona Franca de Iquique solamente si realizan actividades industriales.

A ZOFRI pueden ingresar toda clase de mercaderías: extranjera, nacional y nacionalizada (aquella que siendo importada en el resto del país y que ingresa a ZOFRI habiendo pagado los derechos y aranceles de importación). Y el destino de las mercaderías ingresadas puede ser su reexpedición al exterior o sus ventas al resto del país o de la I región.

Resulta además interesante analizar que Iquique ha mejorado su performance en un contexto de baja de aranceles. La respuesta que las autoridades de ZOFRI encuentran al sentido de las Zonas Francas con bajos aranceles o en un contexto de disminución de aranceles constante, es porque aumenta el flujo comercial por un lado, y se genera un efecto sustitutivo entre aranceles y la fiscalidad restante, con lo que el negocio de ZOFRI no es no tener aranceles, sino no tener IVA y otros impuestos.

Uruguay

La ley 15.921, sancionada en diciembre de 1987, establece que las Zonas Francas son áreas aisladas del territorio nacional, donde se estimula la actividad económica a través de una normativa particular.

En el Uruguay, estas zonas de economías especiales gozan de excepciones aduaneras y fiscales, además de estar excluidas de la jurisdicción de los monopolios estatales.

En las Zona Francas del Uruguay se puede desarrollar cualquier tipo de actividades comercial, industrial, y de servicios. Cada área delimitada como Zona Franca puede ser explotada o administrada por el Estado o por

particulares debidamente autorizados (explotador privado o Zona Franca privada).

El Poder Ejecutivo en la consideración de las solicitudes de autorización para la explotación de Zonas Francas a cargo de particulares, tomará en cuenta, fundamentalmente, los siguientes elementos:

a) Localización: el emplazamiento elegido deberá reunir las siguientes condiciones:

- Constituir un medio idóneo para la efectiva promoción del comercio exterior, fundamentalmente en materia de exportaciones,
- Generar fuentes de trabajos,
- No afectar negativamente en los aspectos anteriores, a la ZF ya instaladas,
- Presentar facilidades para el reembarque o reexportación de mercaderías extranjeras.
- Presentar perspectivas firmes en cuanto a la instalación de empresas industriales.

b) Inversión: deberá superar los 10 millones de dólares.

c) Actividad: representar un impacto fabril significativo y beneficioso para el desarrollo del área en que se localice.

d) Exenciones: existen básicamente dos tipos: las aduaneras y las impositivas. Las primeras valen para las mercaderías, mientras que las segundas se conceden exclusivamente a los usuarios de Zonas Francas.

Exenciones aduaneras: los bienes, servicios, mercaderías y materias primas - cualesquiera sea su origen- introducidos en Zonas Francas estarán exentas de todo tipo de tributos a la importación. También se establece que los bienes y servicios podrán salir de las Zonas francas en cualquier momento y exentos de todo tributo. Evidentemente de estas exenciones son las propias y naturales de las Zonas Francas.

Exenciones impositivas: se otorgan exclusivamente a los usuarios. Estos están exentos de todo tributo nacional "creado o a crearse", incluso aquellos cuya exoneración legal requiere de una autorización especifica.

La reglamentación estableció exoneraciones especiales para los usuarios que adquieran o contraten bienes o servicios en la zona no franca. Dichas exoneraciones comprenden el no pago del Impuesto al Valor Agregado y el Impuesto específico interno (IMESI), incluido en ellos.[3]

5.- JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La importancia de creación de la Zona Especial de Desarrollo de Chancay — ZEED CHANCAY, es impulsar el comercio internacional dado que es un objetivo de todos los gobiernos o al menos eso se entiende, más cuando una de las razones es incrementar puestos de trabajo, mejorar el intercambio comercial, desarrollar polos de desarrollo, entre otros puntos positivos.

Definitivamente la Zona Especial de Desarrollo de Chancay — ZEED CHANCAY, es un motor de crecimiento e impulso a la economía, es por ello que sería muy bueno difundir los beneficios que obtienen las empresas. Es una buena manera de generar empleo, capacitación y con todo ello mejorar la calidad de vida.

DETERMINACIÓN DEL ÁMBITO DE INFLUENCIA DE LA ZONA ECONÓMICA ESPECIAL DE DESARROLLO DE CHANCAY (ZEED - CHANCAY)

El ámbito de influencia de la Zona Económica Especial de Desarrollo de Chancay (ZEED - CHANCAY), el cual comprende los distritos de Barranca, Huaral, Chancay, Aucallama, Ancón, Santa Rosa y parte de los distritos de Huacho, Sayán, Ihuari, Sumbilca y Puente Piedra de la Región de Lima, así como a la provincia de Huarmey de la Región Ancash.

Esta área debe declararse zona de influencia debido que será la zona de mayor concentración de las empresas nacionales y extranjeras que desarrollaran inversiones. En ella se creará nuevos parques industriales y tecnológicos las que ofrecen una serie de ventajas para las empresas, entre ellas, infraestructura compartida, incentivos fiscales y acceso a mano de obra calcificada. Esta zona de influencia también se convertirá en una puerta de entrada para el comercio con Asia y América del Sur debido a que las

[3] https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/21C8A8AF3602864E052577EC006D7A56/$FILE/4zonas.pdf

empresas preferirán situarse alrededor de los puertos para reducir los costos de transporte y logística.

MEGAPUERTO DE CHANCAY IMPULSARÁ CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL PERÚ

Con la inauguración de este coloso marítimo, prevista para fines del presente año, la historia económica del país empezará a cambiar de rumbo, porque genera y seguirá generando más puestos de trabajo.

La conexión directa del Perú con el gigante mercado oriental de 1,400 millones de consumidores, por medio del megapuerto de Chancay, reducirá el tiempo de llegada de las exportaciones peruanas notablemente, de unos 40 a 35 días que actualmente demora, a tan solo 23 días.

Esta reducción de tiempo también se traducirá en un ahorro de importantes recursos, por los menores costos logísticos y de transporte. Además, la inversión que se realiza en la construcción de esta infraestructura, que será el nuevo terminal marítimo del país, se estima en más de 3,500 millones de dólares, desde ya genera más empleo y consumo de productos para la industria.

"El impacto económico de la construcción del Terminal Portuario Multipropósito de Chancay ascenderá a unos 4,500 millones de dólares anuales, monto que representará el 1.8% del PBI peruano, y generará 8,550 empleos directos", señaló recientemente el ministro de la Producción, Sergio González.

"Las ventajas que generará el megapuerto de Chancay harán que podamos dirigirnos al mercado de Asia-Pacífico, donde vive el 55% de la población mundial, y se registra el 22% de las importaciones y el 38% del producto bruto interno (PBI) mundial", explicó.

La particularidad de este nuevo terminal marítimo es que podrá recibir los buques más grandes del mundo, los cuales tienen una capacidad de hasta 18,000 TEU.

Al respecto, la Cámara de Comercio de Lima (CCL) proyectó que el megapuerto de Chancay llegaría a movilizar entre el 30 % y el 40 % de la carga nacional con destino a China y el Sudeste Asiático, en los primeros años de operación.

Por su parte, la ministra de Comercio Exterior y Turismo, Elizabeth Galdo, sostuvo que el nuevo terminal portuario marítimo, "podría concentrar el 25% del valor de las agroexportaciones peruanas que se transportan por vía marítima".

De esta manera, con el puerto de Chancay y del Callao, el Perú cuenta con los ingredientes principales para convertirse en un hub portuario de América del Sur, y de esta manera concentrar la carga que tiene como destino Asia y otros lugares del mundo.

Industria

El nuevo terminal marítimo, por la naturaleza de su envergadura, aportará a fomentar la industrialización del país, y no solamente están las expectativas del sector público, sino también las del sector privado, desde la misma Sociedad Nacional de Industrias (SNI).

El titular del Ministerio de la Producción adelantó que el megapuerto de Chancay dinamizará la industria del enlatado y el congelado en el sector pesquero, además de la harina de pescado, con 1,200 puestos de trabajo; también los sectores alimentos, bebidas, metalmecánica y muebles, con la generación de 6,000 empleos directos.

Infraestructura vial

Las inversiones también vienen para mejorar la accesibilidad al megapuerto de Chancay, por ello recientemente el Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), presentó una cartera de proyectos, y entre las principales obras están el mejoramiento de la Panamericana Norte (Red Vial N° 5), la vía Evitamiento Chanca-Chancayllo y la nueva vía que conformaría el par vial Variant-SerpentínPasamayo, con una inversión aproximada de 300 millones de dólares.

Por su parte, el ministro de Economía y Finanzas, José Arista, refirió que ante el creciente interés de los empresarios brasileños para utilizar el puerto de Chancay para exportar granos y carne, se podría "construir" un tren que una la frontera del Perú con Brasil con el nuevo terminal portuario que se erige en Chancay.

Empleo

Por su parte, el ministro de Trabajo y Promoción del Empleo, Daniel Maurate, señaló que los grandes proyectos de infraestructura, como el megapuerto de

Chancay y el nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, van a crear una demanda de trabajadores que dominen el idioma inglés y tengan habilidades digitales.

Refirió que el complejo logístico Chancay Park, que se erigirá alrededor del terminal marítimo, demandará 20,000 puestos de trabajo, y para acceder los jóvenes necesitan capacitarse.

Zona económica especial

Por otra parte, el ministro de Economía y Finanzas, José Arista, refirió que "el Gobierno no solamente quiere ver a Chancay como un puerto, sinotambién como una zona económica especial (ZEE)".

Al respecto, indicó que el Ejecutivo trabaja con el Congreso para que se establezca una Zona Económica Especial en Chancay, con el fin de atraer a más empresas de diferentes partes del mundo, para que vengan a producir en la Zona Económica Especial.

También, refirió el potencial del agro, que puede expandirse más con el puerto de Chancay, para llegar al enorme mercado de China y otros páises asiáticos.

El ministro Arista precisó que el Perú exporta anualmente 10,000 millones de dólares, pero el mercado que se le abre es de 50,000 millones de dólares.

Precisamente, esta expectativa de inversiones que llegarán para instalarse en los alrededores del megaproyecto ha motivado que el precio del metro cuadrado suba en la localidad de Chancay, hasta cotizarse en 1,000 dólares el metro cuadrado, si el terreno se encuentra en la parte urbana.[4]

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente propuesta legislativa de creación de la Zona Especial de Desarrollo de Chancay — ZEED CHANCAY, respalda y se adecúa al marco regulatorio de las diferentes ZEED existentes en el país. Por ende, la norma planteada se incorpora a dicho marco legal, sin realizar ninguna alteración, sino que lo enriquece.

[4] https://www.elperuano.pe/noticia/246305-megapuerto-de-chancay-impulsara-crecimiento-economico-del-peru

La norma jurídica que estamos proponiendo está en concordancia con lo dispuesto en la Constitución Política del Perú, la misma que establece en su artículo 44: **"Son deberes primordiales del Estado: defender la soberanía nacional; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.** Asimismo, es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración, particularmente latinoamericana, así como el desarrollo y la cohesión de las Zonas Fronterizas, en concordancia con la política exterior."

la Carta Magna también dispone en su artículo 58: **"El Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, seguridad, servicios públicos e infraestructura y otros".** Asimismo, en el artículo 59 establece que: **"El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de empresa, comercio e industria. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad".** Tal es el caso, de nuestras olvidadas y marginadas Zonas de Frontera, que mejor oportunidad que esta para neutralizar y revertir las estrategias de desarrollo económico y de posicionamiento que vienen desarrollando nuestros vecinos países en las Zonas Fronterizas con el Perú.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no representa ni prevé el incremento del gasto público ni la reducción del mismo, por cuanto en Chancay no se cuenta con un parque industrial significativo que le permita potenciar las bondades exportadoras de nuestro país.

La propuesta de crear la ZEED - CHANCAY se ubica en el contexto de aprovechamiento. El pronto inicio de las operaciones del Puerto de Chancay tiene como objetivo y propósito impulsar y facilitar las inversiones y el crecimiento económico que implica este puerto. Debido a su modernidad y envergadura, este puerto se convertirá en un pilar estratégico y crucial para consolidar el liderazgo de Perú en Latinoamérica.

Luego del análisis económico social y por sobre todo tributario de esta herramienta fiscal como es la ZEED - CHANCAY creemos conveniente realizar estas últimas consideraciones en torno a su relación especifica con la temática de incentivos o promoción industrial.

El ofrecer beneficios tributarios a los inversionistas en la ZEED - CHANCAY no implica que el Estado esté dejando de cobrar impuestos que, en otras situaciones, deberían ser abonados. La inversión en la región representa un incremento en la inversión, es decir, no se situarían allí si no existieran esos estímulos. Los beneficios para la región y el estado se potencian directamente mediante los salarios y sueldos abonados a los empleados locales, mediante sus propios impuestos individuales, y mediante la transferencia de competencias de producción y administración que favorecerán el crecimiento de un sector industrial emergente a escala global.

IV. RELACION DE LA PROPUESTA CON LAS POLITICAS DE ESTADO CON EL ACUERDO NACIONAL

La propuesta guarda relación y se vincula con los siguientes objetivos y políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

Objetivo I: Democracia y Estado de derecho

8. Política de Estado: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo armónico y sostenido del Perú

Objetivo IV: Estado eficiente, transparente y descentralizado

24. Afirmación de un Estado eficiente y transparente.