

**PROYECTO DE LEY QUE PERMITE LA
REACTIVACIÓN DEL TRANSPORTE
FLUVIAL EN LA REGIÓN DE LORETO EN
EL MARCO DE EMERGENCIA DEL COVID
19 Y LA CRISIS ECONÓMICA ACTUAL**

El congresista de la República Nivardo Edgar Tello Montes a través del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107 de la Constitución y 76 del Reglamento del Congreso de la República presenta el siguiente proyecto:

I. FORMULA LEGAL

**LEY QUE PERMITE LA REACTIVACIÓN DEL TRANSPORTE FLUVIAL EN LA REGIÓN
DE LORETO EN EL MARCO DE EMERGENCIA DEL COVID 19 Y LA CRISIS
ECONÓMICA ACTUAL**

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer normas destinadas a reactivar el transporte fluvial en la Región de Loreto promoviendo la recuperación económica de esta región.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La finalidad de la presente Ley es la de permitir la reactivación económica del transporte fluvial en la Región de Loreto a través del establecimiento de normas que promuevan su desarrollo económico en el marco de la emergencia del COVID 19 y la crisis económica actual.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación para la presente Ley, se considera y abarca a todas las personas naturales y jurídicas, de derecho público o privado, que desarrollen actividades empresariales relacionadas al transporte fluvial de pasajeros y de carga en los ríos navegables que se encuentren en la jurisdicción de la región Loreto.

Artículo 4. Normas para la reactivación

Se dispone que las actividades empresariales de transporte fluvial de pasajeros y de carga en los ríos navegables que se encuentren en la jurisdicción de la Región Loreto (señaladas en el artículo 3 de la presente Ley), deben ser consideradas en el Régimen Especial de Impuesto a la Renta (RER), y, por el mismo plazo (5 años) a dichas actividades se les aplicará para efectos del impuesto a la renta correspondiente a la tercera categoría una tasa del 10% (diez por ciento).

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Plazo de aprobación de normativa complementaria.

El Poder Ejecutivo en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, emite las disposiciones complementarias y reglamentarias correspondientes contados a partir del día siguiente de su publicación en el peruano.

SEGUNDA. – Sobre la vigencia de la Ley.

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

Lima, abril del 2022.



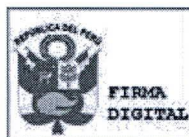
Firmado digitalmente por:
PAREDES CASTRO Francis
Jhasmina FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 18/05/2022 10:03:59-0500



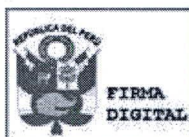
Firmado digitalmente por:
TELLO MONTES Nivardo
Edgar FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 08/05/2022 17:11:40-0500



Firmado digitalmente por:
TACURI VALDIVIA German
Adolfo FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/05/2022 10:24:05-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/05/2022 14:18:41-0500



Firmado digitalmente por:
VARAS MELENDEZ Blas
Marcial FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/05/2022 12:30:58-0500



Firmado digitalmente por:
GUTIERREZ TICONA Paul
Silvio FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 19/05/2022 11:31:03-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES GONZALES ALEX
ANTONIO FIR 29299579 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/05/2022 09:57:23-0500



Firmado digitalmente por:
UGARTE MAMANI Jhakeline
Katy FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 23/05/2022 14:36:49-0500



Firmado digitalmente por:
VASQUEZ VELA Lucinda FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 24/05/2022 11:35:58-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **31** de **mayo** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°2175-2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**
- 2. ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.**

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA

Antecedentes:

La presente propuesta de Ley tiene sus antecedentes en el Proyecto Ley N° 8063/2020-CR, "*Ley que promueve medidas para reactivar el transporte fluvial en el departamento de Loreto en el contexto de la emergencia por la pandemia del COVID-19*", presentado por el Congresista Fernando Meléndez Celis, y aprobada en la Comisión de Economía, Banca, Finanzas, e Inteligencia Financiera en julio del 2021.

1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

El inicio de la pandemia en el mundo y su llegada al país en marzo del 2020 generó cambios profundos en el mundo, así como también severas pérdidas en las economías de todos los países. En el Perú también se sintió la crisis de la pandemia que se reflejó en la pérdida de cerca de 200 mil personas, además de un grave impacto en su economía; el Producto Bruto Interno (PBI) tuvo una caída a -11-1%, lo que representó una pérdida de 131 mil millones de soles (sólo en el 2020), la destrucción de millones de empleos formales e informales, y un repunte de la pobreza.

Respecto a la región de Loreto, esta fue una de las más afectadas sobre todo el sector de transporte que debido al confinamiento tuvo una fuerte caída. Loreto posee una extensión territorial de 368.8 mil k² lo que representa el 28,7% del territorio peruano y lo convierte en el territorio de mayor extensión del país, en su territorio se desarrolla más del 60% de la producción petrolera del país. De acuerdo con las proyecciones realizadas por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), para el año 2020 Loreto contaría con una población proyectada de 1 027 559 habitantes.

Al ser un territorio extenso y carecer de una red de conectividad terrestre y aérea intrarregional, el transporte fluvial se ha convertido en la modalidad de transporte más empleada. (trasladando a aproximadamente el 90% de pasajeros y de carga) y cuenta con una red de 8200 kilómetros de vías navegables.

Con la declaratoria de emergencia a través de Decreto Supremo N° 044-2020-PCM del 15 de marzo de 2020, que declara Estado de Emergencia Nacional se suspendió el transporte aéreo nacional e internacional, el transporte terrestre urbano e interprovincial, así como el transporte marítimo y fluvial. Un artículo publicado en internet por José Vicente Guzmán denominado: El covid-19 y la movilidad señala lo siguiente:

*"las aerolíneas, las líneas navieras de cruceros, las empresas de transporte ferroviario, las empresas de transporte terrestre intermunicipal, las empresas de transporte fluvial de personas y las empresas que operan sistemas de transporte masivo urbano de pasajeros han entrado en crisis, debido a la drástica disminución de la demanda. Y es absolutamente incierto cuándo podrán regresar a los niveles de ocupación estimados para su operación. Obviamente, sus ingresos se han visto disminuidos y muchas de ellas han iniciado procesos de quiebra, insolvencia o reestructuración."*¹

El mismo artículo añade que:

*"la recuperación del sector de transporte de pasajeros es incierta, pero, sobre todo, será muy lenta. Cuando se flexibilicen las medidas de aislamiento, muchas personas se abstendrán de viajar, bien sea por vacaciones o por negocios. En el primer caso, para evitar el contagio en sitios turísticos, o por simple falta de dinero. Y en el segundo, porque el teletrabajo y la comunicación a través de teleconferencias ha demostrado que la presencia física en otras localidades no resulta siempre indispensable para hacer negocios, o para actividades como la educación, los congresos, las convenciones o los seminarios. La demanda de transporte de pasajeros no volverá a crecer a los ritmos históricos, aun si se erradica por completo el covid-19."*¹

Como vemos la pandemia del Covid-19 ha sido perjudicial para el transporte de todo tipo y fundamentalmente para el transporte fluvial en Loreto debido a las restricciones impuestas, especialmente en la reducción del número de pasajeros a transportar por las reglas de distanciamiento impuestas a partir de la nueva convivencia social y su recuperación tardaría aproximadamente una década según algunos especialistas. Esta situación del sector fluvial de la región Loreto ha traído como consecuencia una significativa disminución del comercio de bienes dentro de la Amazonía, afectando los ingresos del transporte fluvial, calculándose esa disminución en un rango de entre 30%-40% de no utilización de la capacidad de carga del parque fluvial en Loreto.

En ese contexto tomando en cuenta la crisis provocada por la pandemia mundial del COVID 19 y ahora la crisis también mundial por la subida del combustible y la consecuente subida de precios por factores externos como la guerra en Ucrania, proponemos una medida compensatoria descrita en el artículo 3 y 4 de la presente fórmula legal cuya iniciativa pretende establecer una normatividad orientada a estimular el transporte fluvial en la Región Loreto y promover su recuperación económica en el marco de la emergencia por la pandemia del Covid-19 y la subsiguiente crisis mundial de precios por la guerra en Ucrania. Señala la presente iniciativa legislativa que por un plazo de cinco años se deberá aplicar un impuesto a la renta de tercera categoría equivalente al 10% a todas las personas naturales y jurídicas, de derecho público o privado, que ejercen actividades empresariales vinculadas al transporte fluvial de pasajeros y de carga en los ríos navegables que se encuentren en la jurisdicción de la Región Loreto.

¹ El Covid-19 y la movilidad. Legis- Ámbito Jurídico. en:
<https://www.ambitojuridico.com/noticias/analisis/transito-y-transporte/el-covid-19-y-la-movilidad>

1.2 NECESIDAD DE DAR SOLUCIÓN A DICHA PROBLEMÁTICA

La pandemia mundial y la declaratoria de emergencia mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM del 15 de marzo de 2020, alteraron la vida del país en todas las esferas. Entre ellas se suspendió el transporte aéreo nacional e internacional, el transporte terrestre urbano e interprovincial, así como el transporte marítimo y fluvial. Esta situación afectó principalmente al transporte fluvial en Loreto. Si bien el sector y sub sectores han iniciado su reapertura aún necesitan un apoyo para lograr su reactivación económica. En ese contexto es que la presente iniciativa pretende dar una solución a esta problemática del sector del transporte fluvial en la región de Loreto.

1.3 PROPUESTA DE SOLUCIÓN

La solución que se propone es la iniciativa legislativa por un plazo de cinco años, mediante la cual se permitirá la reactivación del transporte fluvial en el departamento de Loreto y su recuperación económica. Esta norma contempla en su ámbito de aplicación a todas las personas naturales y jurídicas, de derecho público o privado, que ejercen actividades empresariales vinculadas al transporte fluvial de pasajeros y de carga en los ríos navegables que se encuentren en la jurisdicción de la Región Loreto. La iniciativa también contempla lo siguiente:

- Considerar las actividades empresariales relacionadas al transporte fluvial bajo el Régimen Especial del Impuesto a la Renta (RER).
- Aplicar a dichas actividades para efectos del Impuesto a la Renta correspondiente a rentas de tercera categoría, una tasa de 10% (diez por ciento).

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

– Sobre la Constitución Política

La presente iniciativa legislativa no colisiona con la Constitución Política del Perú que en su artículo 58° expresa lo siguiente:

La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

Respecto al rol económico el artículo 59 dice:

El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad públicas. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades.

– **Sobre la legislación nacional.**

La presente iniciativa no va generar un efecto negativo en la legislación, pues tiene por objetivo promover la reactivación económica del transporte fluvial en la Región de Loreto a través del establecimiento de normas que promuevan su desarrollo económico.

III ANÁLISIS COSTO–BENEFICIO

El presente proyecto permitirá que el transporte fluvial de la Región Loreto inicie su proceso de recuperación, luego de ser afectado por las restricciones dictadas por el Ejecutivo a raíz de la pandemia del Covid-19, y por los efectos de la crisis mundial y nacional generada por los acontecimientos externos.

El análisis prevee que el costo representará alrededor del 10%. Pero esto comparado con los beneficios que generaría la recuperación del transporte fluvial en todas sus modalidades nos indica que el beneficio superará el costo, pues esta iniciativa contribuirá a la reactivación económica del país y de la región Loreto, recuperando el empleo perdido durante la pandemia y retornando a los niveles de comercio de bienes utilizando transporte fluvial, existentes a diciembre de 2018.

IV VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

Respecto a la vinculación con el Acuerdo Nacional, la propuesta se encuentra enmarcada dentro de las siguientes políticas de estado:

Democracia y Estado de Derecho

- Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes.

Equidad y Justicia

- Reducción de la pobreza.

-
- Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.
 - Acceso al empleo pleno, digno y productivo.

Competitividad del país

- Afirmación de la economía social de mercado.
- Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
- Desarrollo en infraestructura.

Estado eficiente, transparente y descentralizado

- Afirmación de un estado eficiente y transparente.