



LEY QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 11° Y 12° DE LA LEY 27037, LEY DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN EN LA AMAZONÍA, MODIFICADO POR LEY 31855.

Los congresistas del grupo parlamentario Acción Popular, que suscriben, a iniciativa del Congresista de la República **JUAN CARLOS MORI CELIS**, ejerciendo el derecho que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 22° - C 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 11° Y 12° DE LA LEY 27037, LEY DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN EN LA AMAZONÍA, MODIFICADO POR LEY 31855

ARTÍCULO UNICO.- Modificación de los artículos 11° y 12° de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, modificado por Ley 31855

Modifíquense los artículos 11° y 12° el párrafo 12.2 del artículo 12° de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, en los siguientes términos:

“[...]”

Artículo 11°.- Alcance de Actividades y Requisitos

11.1 Para efecto de lo dispuesto en el Artículo 12° y el Numeral 13.2 del Artículo 13° de la presente Ley, se encuentran comprendidas las siguientes actividades económicas: agropecuaria, acuicultura, pesca, turismo, **servicio de transporte fluvial de carga y de pasajeros**, así como las actividades manufactureras vinculadas al procesamiento, transformación y comercialización de productos primarios provenientes de las actividades antes señaladas y la transformación forestal, siempre que dichas actividades se realicen en la zona.

Para el caso de las actividades manufactureras a que se refiere el párrafo anterior, los productos primarios podrá ser producidos o no en la Amazonía.

11.2 Para el goce de los beneficios tributarios señalados en los Artículos 12°, 13°, 14° y 15° de la presente, los contribuyentes deberán cumplir con los requisitos que **se** establezcan **en** el Reglamento, el cual deberá tomar en cuenta el domicilio de su central, su inscripción en los Registros Públicos, y que sus activos y/o actividades se encuentre

y se realicen en la Amazonía, en el **100% (cien por ciento)** del total de sus activos y/o actividades.”

“Artículo 12°. Impuesto a la Renta

(...)

12.2. Por excepción, los contribuyentes ubicados en los departamentos de Loreto y Madre de Dios, en los distritos de Iparia y Masisea de la provincia de Coronel Portillo, y en las provincias de Atalaya y Purús del departamento de Ucayali, dedicados principalmente a las actividades comprendidas en el párrafo 11.1 del artículo 11°, así como a las actividades de extracción forestal, aplicarán para efectos de Impuesto a la Renta correspondiente a rentas de Tercera Categoría, una tasa del 5% (cinco por ciento). Dicha tasa también es aplicable a los contribuyentes ubicados en los departamentos de Loreto y Madre de Dios, en los distritos de Iparia y Masisea de la provincia de Coronel Portillo, y en las provincias de Atalaya y Purús del departamento de Ucayali, que tanguen como actividad **principal el servicio del** transporte fluvial de carga, pasajeros y **líquidos**, dentro del departamento o con origen o destino los puertos de toda la Amazonía, **incluyendo los puertos ubicados en la Amazonía Fronteriza y aguas continentales de la jurisdicción del Trapecio Amazónico (Brasil, Colombia y Ecuador).**

La tasa del 5% del Impuesto a la Renta es aplicable a todas las embarcaciones de bandera nacional que transitan por los ríos navegables amazónicos y aguas continentales que se encuentran dentro de la jurisdicción del Trapecio Amazónico conformado por Brasil, Colombia, y Ecuador, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el párrafo 11.2 del artículo 11° y que sus activos fijos y/o actividades se encuentren en el departamento de Loreto y demás departamentos comprendidos en el presente artículo, con la finalidad de permitir la reactivación económica del servicio de transporte fluvial en la región Loreto y promover el desarrollo económico.

[...]”

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

UNICA.- Vigencias de la Ley.

La presente ley entra en vigencia a los 60 días calendario de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Lima, 02 de setiembre del 2025



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/09/2025 13:53:59-0500



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/09/2025 09:23:57-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/09/2025 13:54:06-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/09/2025 14:19:04-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAJO Raul
Felipe FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/09/2025 15:27:40-0500



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
Maria FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/09/2025 16:47:19-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/09/2025 17:12:27-0500

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS:

La presente iniciativa de Ley tiene por objetivo la no discriminación del tratamiento tributario del pago del 5% del Impuesto a la Renta para las embarcaciones de bandera nacional que transitan por los ríos navegables amazónicos y aguas continentales que se encuentran dentro de la jurisdicción del Trapecio Amazónico conformado por Brasil, Colombia, y Ecuador con la finalidad de permitir la reactivación económica y del servicio de transporte fluvial en la región Loreto, y promover el desarrollo económico, dispuesto por Ley N° 31855, que otorga a la actividad del transporte fluvial de carga y de pasajeros en los departamentos de Loreto y Madre de Dios con la excepción del 5% para los efectos de Impuesto a la Renta (IR), que únicamente es aplicable para las embarcaciones que navegan en el interior del territorio de la República, sin considerar a las embarcaciones de **bandera nacional** que transitan por los ríos navegables amazónicos y para las actividades de extracción forestal.

Es importante que el Estado peruano promueva la inversión privada nacional y la formalización económica del transporte fluvial que mejore la calidad del servicio en la Amazonía del transporte de carga, de pasajeros y líquidos, a efectos de reducir las enormes pérdidas de las personas naturales o jurídicas dedicadas a la actividad por no tener fechas ciertas de zarpe y llegadas, lo que incrementa el costo de las operaciones en la región Loreto que está aislado del resto del territorio nacional y el 90% del transporte es fluvial, complementado por la vía aérea, a la cual la población de menores recursos económico no tiene posibilidad de acceder y tiene que utilizar el transporte fluvial para realizar sus actividades.

El trato igual ante la Ley es un derecho fundamental que establece que todas las personas deber ser tratados de forma justa y sin discriminación, que está consagrada en la Constitución Política y en la Declaración Universal de los Derechos Humanos; en ese sentido, la iniciativa de ley que se formula, sea aplicable para las embarcaciones de bandera nacional que transitan por los ríos navegables amazónicos y aguas continentales del Trapecio Amazónico conformado por Brasil, Colombia, y Ecuador, con finalidad de permitir la reactivación económica y del servicio de transporte fluvial en la región Loreto. Esto tendrá un efecto muy positivo para promover la inversión privada en el departamento de Loreto.

Es importante señalar que se encuentra en proceso de formulación de los expedientes técnicos, para la mejora de los servicios portuarios en Loreto con la construcción de dos terminales, que serán utilizados de manera directa por empresas locales e indirectamente por los habitantes que dependen del transporte fluvial de pasajeros y de mercancías, que tienen por objetivo dotar de una adecuada infraestructura para la provisión de servicios portuarios para carga de naves de larga distancia de la ciudad de Iquitos de la provincia de Maynas y otro

Terminal Portuario Saramiriza en la provincia de Datem del Marañón con un costo estimado de inversión preliminar de US\$ 86 millones para adecuar la infraestructura de servicios, impulsado por la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión).

Loreto es el segundo departamento menos competitivo a nivel nacional con ineficiencia en la ejecución presupuestal del sector público, que tiene implicancias directas en la pobreza y falta de acceso a los servicios básicos que requieren de atención urgente; y según el Índice de Competitividad Regional (ICR) 2025, actualizado por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), la alarmante brecha en el desarrollo entre las regiones del Perú, Loreto, Cajamarca y Amazonas permanecen rezagados en los últimos lugares, por la falta de estrategias para atender las necesidades básicas de la selva, y **Loreto ocupa la última posición**, que está directamente relacionado por tres factores que son determinantes para el despegue socio económico:

1. **Aislamiento geográfico**, por la ubicación en la Amazonía dificulta el acceso a mercados y servicios públicos esenciales como agua, energía eléctrica, internet, y otros.
2. **Infraestructura deficiente**, porque el departamento de Loreto carece de carreteras en condiciones óptimas de transitabilidad, lo que limita la conectividad terrestre interna y con otras regiones.
3. **Acceso limitado a Internet**, dado que solo el 35% de los hogares cuentan con conexión al Internet, lo que restringe el derecho de acceso a los servicios de educación, oportunidades laborales y de comunicación.

Con la dación de la Ley N° 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, se ha pretendido establecer mecanismos para la atracción de la inversión privada con ciertos beneficios tributarios para lograr la mejora de las condiciones de la calidad de vida de población loreto, que en el año 2023 ha sido afectada por la pobreza en el orden del 43.5%¹ de total de la población, según los datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI, que además ha señalado que el 82.8% de la población de Loreto no tiene acceso al paquete integrado de servicios básicos de agua, saneamiento, electricidad, telefonía móvil e internet que debe ser valorada para establecer políticas públicas dirigidas a reducir esa enorme brecha que afecta de manera directa al desarrollo de la región, que tiene más de **1,218,000 habitantes** del 30 de junio del 2024, según información publicada por el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil – RENIEC.

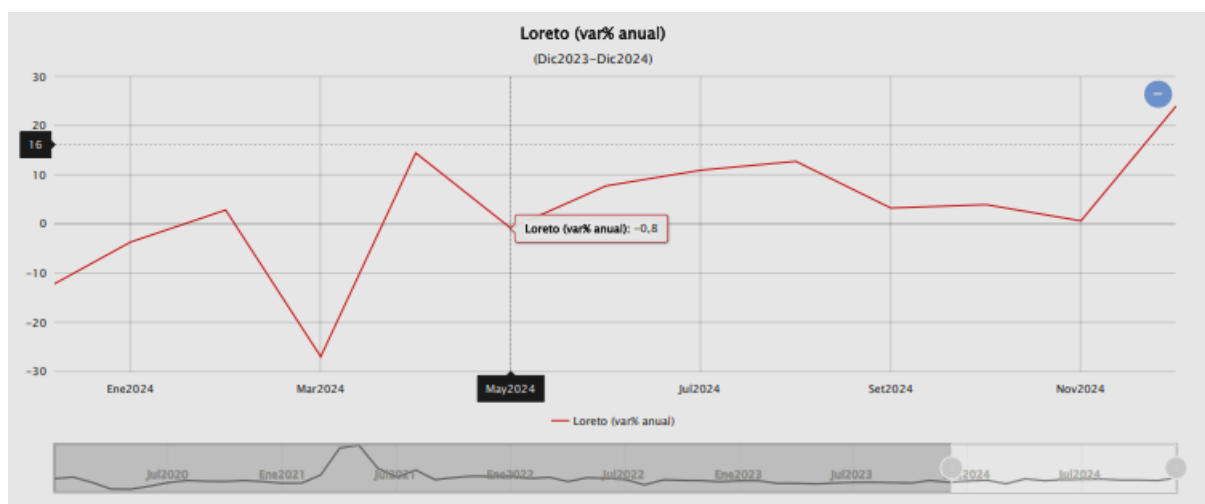
El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha informado que ha subsidiado a más de 418,500 pasajeros en el departamento de Loreto, hasta el 10 de noviembre del 2024 desde el mes de marzo del 2017, a través del servicio denominado como “ferry” en la ruta de la ciudad de Iquitos con la Isla Santa Rosa que sitúa en la frontera

¹ Informe de Pobreza 2024 del INEI – Pobreza monetaria en Loreto

tripartita entre Brasil, Colombia y Perú, permitiendo una reducción del 70% de tiempo de viaje con otros medios transporte fluvial, que redunda en el 60% del costo de viaje, con escalas intermedias en las localidades de Indiana, Pebas, San Pablo y Caballococha que tiene una distancia de 487 Km, que permite la conexión con las ciudades de Leticia en la República de Colombia y Tabatinga en la República Federal del Brasil; sin embargo, este tipo de programas paliativos no es la solución para la mejora del servicio del transporte fluvial y calidad de vida de los residentes en la zona de frontera que efectivamente coadyuve en el desarrollo socio económico sostenible en el tiempo, sino más se convierte en el trato discriminatorio de parte del Estado peruano respecto a las embarcaciones de bandera nacional que transitan por los ríos navegables amazónicos y aguas continentales que se encuentran dentro de la jurisdicción del Trapecio Amazónico conformado por Brasil, Colombia, y Ecuador.

Gráfico N° 01

Producto Bruto Interno de Loreto 2023-2024



Fuente: Banco Central de Reserva del Perú

En el Marco Macroeconómico Multianual 2024-2025, se ha referido que las desventajas de los gastos tributarios, resultan ser costosos y no necesariamente cumplen con los objetivos económicos y sociales para los que fueron diseñados, y suelen perpetuarse sin realizar un análisis de costo-beneficio que evalúe el cumplimiento de los objetivos para los fueron creados, que está relacionado con la baja efectividad de los gastos tributarios acentuado en los mercados imperfectos, pocos competitivos y con alta tasa de informalidad, y en esas condiciones los beneficios tributarios terminan siendo regresivos y beneficiarían a los contribuyentes con mayores ingresos, es decir estaría concentrado en pocas empresas grandes, como por ejemplo en el periodo de 1996-2013, el 13% de las empresas habrían recibido el 70% del total de recursos públicos destinados a este beneficio.

En el análisis que se desarrolla en el Marco Macroeconómico Multianual 2024-2025, se menciona que a la fecha no hay estudios que evalúen la efectividad de los gastos tributarios, a pesar de que la normatividad exige medir su impacto en inversiones y generación de empleos

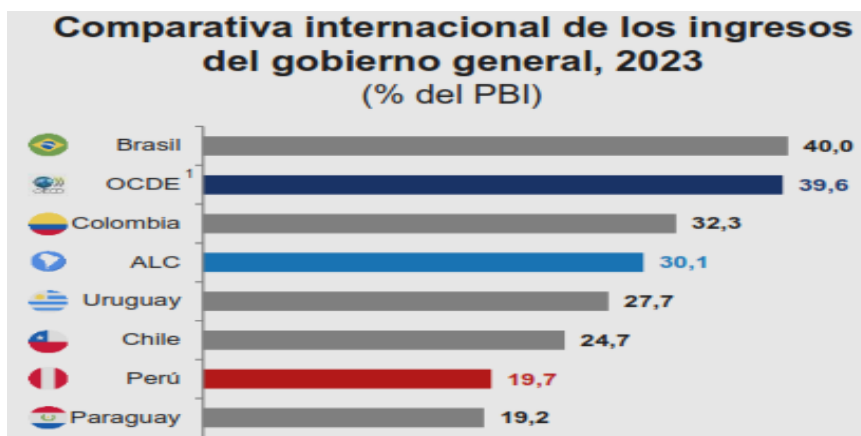
directos. En ese sentido, será importante que las empresas de bandera nacional que brinden servicios de carga, de pasajeros y líquidos dentro de la jurisdicción del Trapecio Amazónico conformado por Brasil, Colombia, y Ecuador, asuman la responsabilidad de acreditar ante el Estado la formalización del vínculo laboral de los trabajadores y la reinversión de la diferencia de Impuesto a la Renta en activos fijos relacionados con la productividad e incremento de competitividad.

Es importante señalar que en el Perú desde el 2017 se viene implementado medidas tributarias para incrementar los ingresos fiscales, sin embargo, no podemos acercarnos a los países vecinos en el nivel de recaudación fiscal, lo que se evidencia que en el año 2023 el Perú tuvo el 19.7% del Producto Bruto Interno (PBI) y nos ubicamos en el séptimo puesto en América Latina por debajo de Brasil con 40.0% , Colombia con 32.3% del PBI, Uruguay con 27.7% y Chile con 24.7%, lo cual es preocupante, porque tiene repercusión económica directa, que de la lectura del Marco Macroeconómico Multianual 2024-2025, se debe por los elevados niveles de evasión y elusión tributaria.

Según la SUNAT en el año 2023, ha señalado que el incumplimiento del IGV alcanzó el 36.5% de la recaudación potencial con relación al año 2022, mientras que el cumplimiento de Impuesto a la Renta descendió a 40.5% de la recaudación potencial.

En ese sentido, la propuesta de modificación del numeral 11.2 del artículo 11° de la Ley que modifica el artículo 12° de la ley 27037, Ley de promoción de la inversión en la Amazonia, modificado por Ley N° 31855, para que el goce de los beneficios tributarios establecidos en los artículos 12°, 13°, 14° y 15° de la Ley sea efectiva y garantice la mejora de la competitividad del departamento de Loreto, es de que los contribuyentes deben cumplir de que su inscripción en los Registros Públicos, que sus activos y/o actividades se encuentren y se realicen en la Amazonía en el **100% (cien por ciento) del total de sus activos y/o actividades**, como requisito para ser beneficiarios tributarios establecidos en la Ley.

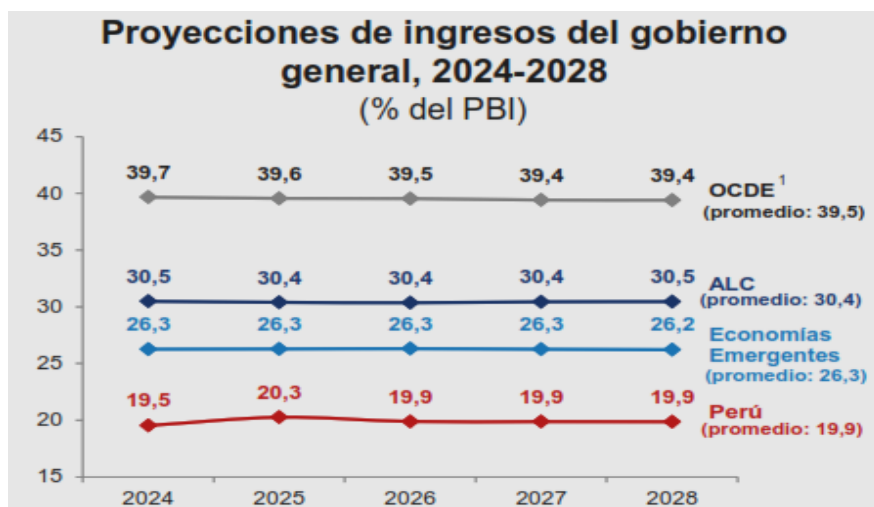
Gráfico N° 02



Fuente: BCRP, FMI, MEF y proyecciones MEF - Marco Macroeconómico Multianual 2024-2025

En ese sentido, la política tributaria en la Amazonía y sobre todo para el departamento de Loreto, es de vital importancia para generar competitividad de las actividades económicas, que de por sí tiene elevados costos de servicios básicos como la energía eléctrica, y la falta de vías de comunicación terrestre que complementen al transporte fluvial, que es la principal actividad en el rubro del servicio de transporte; entonces la propuesta legislativa, tiene el espíritu de generar competitividad en igualdad de condiciones, que en el mediano plazo se refleja en empleos de calidad e incremento de capacidad productiva que mejore la calidad de vida de la población, y servirá como mecanismo contra la evasión y elusión del pago de tributos, ante la alta tasa de informalidad, debiendo tenerse en cuenta que en año 2019 se eliminó el reintegro tributario y la exoneración del IGV a las importaciones de bienes de consumo en Loreto mediante la dación de la Ley N° 30897, Ley de Promoción de la Inversión y desarrollo del Departamento de Loreto, que conforme al artículo 2° se deja sin efecto para el departamento de Loreto a partir del 01 de enero del 2019, el reintegro tributario del Impuesto General a las Ventas para la región selva regulado por el Capítulo XI del TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por el Decreto Supremo 055-99-EF.

Gráfico N° 03



Fuente: BCRP, FMI, MEF y proyecciones MEF - Marco Macroeconómico Multianual 2024-2025

Este tema es de preocupación del Fondo Monetario Internacional (FMI), que señala que los bajos índices de ingresos fiscales podrían dañar la recuperación económica y generar presiones sobre el déficit fiscal.

El FMI ha estimado que entre 2024-2028, la recaudación fiscal promedio de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) alcanzaría el 39.5% del Producto Bruto Interno, y en el caso de América Latina y el Caribe bordearía en el promedio de 30.4% del PBI con una diferencia de 9% respecto a los países del OCDE, mientras que el Perú está muy de por bajo del promedio de América Latina, que están relacionados básicamente con la evasión y elusión tributarias; y la propuesta de una política tributaria

diferenciado para el departamento de Loreto, es un mecanismo para la formalización de la economía, ante una serie de desventajas que tiene por encontrarse totalmente aislado el sistema de transporte multimodal, que ha sido declarado de interés nacional mediante el Decreto Legislativo 684, y luego derogado por el Decreto Legislativo 714, que declara de interés nacional al transporte multimodal internacional de mercancías y aprueban normas correspondientes; es decir, el transporte de carga marítimo + terrestre, transporte ferroviario + Otros, transporte aéreo + marítimo - terrestre, transporte fluvial + terrestre, y transporte intercontinental; lo que no ocurre en el departamento de Loreto, que básicamente depende del transporte fluvial, y tiene complementariedad inmediata con el transporte terrestre ni aéreo, lo que amerita establecer condiciones básicas para que sea más competitivo y eficiente para satisfacer las necesidades específicas de logística y cadena de suministro.

Finalmente, es importante señalar que la presente propuesta tiene por objeto corregir las falencias de la Ley N° 27037, Ley de promoción de la inversión en la Amazonia, modificado por Ley N° 31855, para que los beneficios tributarios, sean otorgadas a los contribuyentes cuyos activos y/o actividades en el 100% (cien por ciento) se encuentren inscritos en los Registros Públicos, Oficina Registral de Iquitos que tiene jurisdicción de las provincias del departamento de Loreto como Maynas, Loreto, Requena, Ucayali, Ramón Castilla y Putumayo, y en la jurisdicción de la Amazonía que señala el marco legal, para garantizar la efectiva mejora de la competitividad y desarrollo del departamento de Loreto y demás zonas geográficas de los departamentos comprendidos en la Ley, que ha sido materia de reuniones de trabajo y análisis con los integrantes de la Asociación de Armadores Fluviales de la Amazonía Peruana – Iquitos, que han impulsado acciones para la mejora de condiciones y beneficios a los trabajadores de este importante rubro, que garantice que los incentivos fiscales sean más justos y medidas que promueva la conectividad y las actividades económicas en la región, facilitando el movimiento de productos esenciales, y fortalecer la integración regional en el Trapecio Amazónico, conectando al Perú con los países de Brasil, Colombia y Ecuador, considerando que el transporte fluvial es la columna vertebral del departamento de Loreto para traslado de productos esenciales, materias primas y mercancías que son vital para la economía local y regional.

Los efectos del marco normativo propuesto, es de establecer mecanismos de estabilidad laboral con el fomento de la reinversión en las actividades productivas, la mejora de la calidad de vida de la población usuaria del transporte fluvial, fortalecimiento de las actividades económicas de Loreto con la generación de nuevos productos y servicios.

II. ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La presente iniciativa de Ley tiene por finalidad establecer el acceso a los incentivos tributarios en igualdad de condiciones del Impuesto a la Renta del 5% para las embarcaciones de bandera nacional que transitan por los ríos navegables amazónicos y aguas continentales que se encuentran dentro de la jurisdicción del Trapecio Amazónico conformado por Brasil,

Colombia, y Ecuador con la finalidad de permitir la reactivación del servicio de transporte fluvial en la región Loreto y promover el desarrollo económico, dispuesto por Ley N° 31855, que otorga a la actividad del transporte fluvial de carga y de pasajeros en los departamentos de Loreto y Madre de Dios con la excepción del 5% para los efectos de Impuesto a la Renta (IR), para las embarcaciones de bandera nacional que transitan por los ríos navegables amazónicos y para las actividades de extracción forestal y no únicamente para las embarcaciones que navegan en el interior del territorio de la República, para fomentar el crecimiento y la modernización de las empresas, a efectos de que incrementen su nivel de competitividad, que redundará en beneficio de la población que realiza uso de los servicios.

Es importante señalar que el Estado peruano, por mandato constitucional debe promover la inversión privada nacional y la formalización económica del transporte fluvial para la mejora de la calidad del servicio en la Amazonía, a efectos de reducir las enormes pérdidas de las personas naturales o jurídicas dedicadas a la actividad por no tener fechas ciertas de zarpe y llegadas, lo que incrementa el costo de las operaciones en una región como Loreto que está aislado y el 90% del transporte es fluvial. Esto permite, la generación de empleo formal y estable, la mejora de la calidad de vida de la población de Loreto con altos índices de pobreza y precariedad laboral.

La justificación técnica, es de que el beneficio se focaliza en zona de baja recaudación y alta informalidad y se espera un efecto positivo en la formalización y generación de empleo, y el costo fiscal es marginal con relación al impacto social y la reactivación económica de Loreto, que está condicionado al cumplimiento de una serie de requisitos para evitar la elusión tributaria, considerando que según el CAPLAN respecto del Índice de Competitividad Regional 2025, Loreto ocupa el último lugar en el ranking nacional con 3.4 puntos, según el INCORE 2025 publicado por el Instituto Peruano de Economía, lo cual destaca el rezago en salud, educación e infraestructura, mientras tanto según el Banco Central de Reserva el PBI regional, Loreto en el 2024 registró una variación negativa de **-0.8** en su PBI regional, **afectado por la baja inversión pública y limitada conectividad**.

La propuesta normativa que se propone, será aplicable para las **embarcaciones de bandera nacional** que transitan por los ríos navegables amazónicos y aguas continentales del Trapecio Amazónico conformado por Brasil, Colombia, y Ecuador, con finalidad de permitir la reactivación del servicio de transporte fluvial en la región Loreto. Esto tendrá un efecto muy positivo para promover la inversión privada en el departamento de Loreto, que se refleja en la mejora de la calidad de vida de la población.

Asimismo, tiene por objeto corregir la Ley N° 27037, Ley de promoción de la inversión en la Amazonia, modificado por Ley N° 31855, para que los beneficios tributarios, sean otorgadas a los contribuyentes con activos y/o actividades en el **100%** (cien por ciento) se encuentren en el departamento de Loreto y en las zonas de los departamentos que se encuentran en los alcances de la norma, para garantizar la efectiva mejora de la competitividad y desarrollo de

Loreto que garantice que los incentivos fiscales sean más justos, que promueva la conectividad y las actividades económicas en la región, considerando que el transporte fluvial es la columna vertebral de Loreto.

III. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se encuentra alineada con la Décima Primera Política, que establece la promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación, para lo cual se debe aplicar políticas y establecer mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económica; y en Décima Octava Política, referido a la búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica, con la finalidad de incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar el crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre de forma exitosa al Perú en la economía global.

IV. IMPACTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

El proyecto de Ley, propone modificar los artículos 11° y 12° de la Ley 27037, Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, modificado por Ley 31855, por el cual se incorpora que el pago del 5% del Impuesto a la Renta (IR) para las embarcaciones de bandera nacional que transitan por los ríos navegables amazónicos y aguas continentales que se encuentran dentro de la jurisdicción del Trapecio Amazónico conformado por Brasil, Colombia, y Ecuador con la finalidad de permitir la reactivación del servicio de transporte fluvial en la región Loreto, siempre que sus activos y/o actividades en el 100% (cien por ciento) se encuentren en el departamento de Loreto y demás zonas de los departamentos que se encuentran en los alcances de la Ley, para mejorar la competitividad de las actividades.