

**ROSIO TORRES SALINAS**

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

LEY DE CREACION DE LA ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE LA REGION LORETO.

La congresista que suscribe, **ROSÍO TORRES SALINAS**, integrante del Grupo Parlamentario de Alianza para el Progreso, en ejercicio de las facultades que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y según lo estipulado en los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta a consideración del Congreso de la República el siguiente proyecto de Ley.

PROYECTO DE LEY**"LEY DE CREACION DE LA ZONA ECONOMICA ESPECIAL DE LA REGION LORETO"****Artículo 1°. - Objeto de la Ley**

La presente Ley tiene por objeto crear la Zona Económica especial de la Región Loreto, para la realización de actividades productivas, comerciales, industriales, maquiladoras, de servicios y de otras relacionadas al comercio exterior, de conformidad con las normas vigentes, con la finalidad de contribuir al desarrollo socioeconómico sostenible de la Región amazónica y lograr la erradicación de la pobreza y el cierre de brechas sociales, a través de la promoción de la inversión y el desarrollo tecnológico.

Artículo 2°. - Ubicación

El área para la instalación de Zona Económica Especial, se encuentra ubicada en la Provincia de Maynas, Departamento de Loreto.

Artículo 3°. - Del Comité de Organización y Administración

Créase el Comité de Organización y Administración de Zona Económica Especial, con sede en la Provincia de Maynas, Departamento de Loreto; el mismo que estará adscrito al Gobierno Regional de Loreto y contará con autonomía administrativa, técnica, económica, financiera y operativa.

Artículo 4°. - Conformación del Comité de Organización y Administración

El Comité de Organización y Administración de Zona Económica Especial estará conformado por:

- a) Un representante del Gobierno Regional, quien lo presidirá.*
- b) Un representante de la Municipalidad Provincial de Maynas.*
- c) Un representante de la Municipalidad Distrital de Punchana.*

- d) Un representante de la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana.
- e) Un representante del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
- f) Un representante del Ministerio de Producción.
- g) Un representante de la Cámara de Comercio, Industrias y Turismo de Loreto.
- h) Un representante de la Sociedad Nacional de Industrias-Sede Loreto.

Los representantes de las entidades públicas serán designados mediante Resolución del titular correspondiente, mientras que, en el caso de los representantes del sector privado, serán designados de acuerdo con sus estatutos, y acreditados, mediante comunicación efectuada por el titular de la entidad respectiva.

Artículo 5°. - Exoneraciones

Los usuarios que realicen actividades productivas, comerciales, industriales, maquiladoras, servicios y otras relacionadas al comercio exterior, están exonerados del impuesto a la renta, impuesto general a las ventas, impuesto selectivo al consumo, impuesto de promoción municipal, derechos aduaneros y aranceles; así como de todo tributo, tanto del gobierno central, regional y municipal, excepto las aportaciones a derechos pensionarios, Essalud y sus tasas.

Las operaciones que se efectúen entre los usuarios dentro de Zona Económica Especial de Loreto, están exoneradas del impuesto general a las ventas y del impuesto de promoción municipal.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmary FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/06/2022 12:30:33-0500

UNICA: Reglamentación

El Poder Ejecutivo emitirá las normas reglamentarias requeridas en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, contados desde la fecha de entrada en vigor de la presente norma.



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/06/2022 12:58:24-0500



ROSIO TORRES SALINAS

Congresista de la República

Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/06/2022 16:08:19-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/06/2022 12:58:38-0500



Firmado digitalmente por:
JULON IRIGOIN Eva Edit
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 17/06/2022 16:31:57-0500

www.congreso.gob.pe

Central Teléfono: 311-7777

Anexo: 7171



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelfonso
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/06/2022 11:09:30-0500

Dirección: Jr. Jirón Azángaro N° 468, Lima, Lima, Perú

Correo: rtorres@congreso.gob.pe



Firmado digitalmente por:
JUAREZ CALLE Heidy
Lisbeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 20/06/2022 11:34:58-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **28** de **junio** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 2407/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.

JAVIER ÁNGELES ILLMANN
DIRECTOR GENERAL PARLAMENTARIO
Encargado de la Oficialía Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1. FUNDAMENTO CONCEPTUAL

La propuesta de la creación de la Zona Económica Especial de Loreto, se basa en el principio de integración de actividades económicas, concordantes con las Políticas de Estado establecidas en el Acuerdo Nacional y en el Plan Nacional de Competitividad 2019-2030.

Nuestro país tiene como uno de sus objetivos, la reducción progresiva de la desigualdad social y económica. La pobreza sigue siendo uno de los principales problemas en la gran mayoría de los departamentos del Perú, por lo que es un reto del Bicentenario el logro de un país más inclusivo que permita el desarrollo integral de todos los peruanos. Para lograr esto es necesario hacer crecer el Producto Bruto Interno PBI, en el plazo mediano, con tasas anuales con un promedio mayor al 5%.

Es necesario, por ello, potenciar las ventajas competitivas del país. Por lo tanto, el crecimiento debe ser la estrategia mediante la cual se debe orientar el desarrollo de las habilidades competitivas de nuestro país; siendo fundamental para el incremento del Producto Bruto interno. Para realizar este crecimiento, debe generarse un modelo de crecimiento sostenible y sustentable, que se enfoque en las actividades organizacionales distintivas y eficientes en términos de economías de escala y ahorro.

Por lo tanto, el rol principal del Estado debe ser, el de incorporar estrategias que permitan una integración tanto económica como social, creando, de esta manera, las condiciones que permitan la atracción de la inversión privada en pro de un crecimiento sostenible y seguro. El factor de la expansión de actividades productivas y de servicio a escala mundial, genera un intercambio masivo de información y conocimiento, demandando que las nuevas orientaciones en las políticas de desarrollo integral busquen la integración cultural de todos los pueblos.

Ante estos procesos y desafíos, se hace necesario enfrentar a la globalización económica, así como los avances en la integración de los países de Latinoamérica, mediante tratados de cooperación entre los países vecinos, lo cual demanda una exigencia para la definición de estrategias regionales y nacionales, con especial consideración por las regiones fronterizas.

La Organización Mundial de Comercio (OMC), reconoce y acepta la creación de Zonas Económicas Especiales como centros internacionales de integración industrial, turística y comercial, pues ello lleva a lograr seguridad y estabilidad a

los inversionistas. Las Zonas Económicas Especiales se han convertido en un factor de desarrollo estratégico, siendo el instrumento para elevar el nivel de vida de los habitantes de la región en donde se encuentre instalada.

La globalización permite que las tecnologías y nuevos modelos de producción y comercialización sean aplicadas directamente en las Zonas Económicas Especiales, permitiendo la participación de sus habitantes con la tecnología más actualizada, elevando su nivel técnico y en mayor medida mejorando su condición de vida.

La Zona Económica Especial es un área extra aduanera del territorio nacional, estando debidamente delimitada y constituida para realizar actividades industriales, comerciales y de servicio para la exportación. Estas actividades gozan de exoneraciones tributarias y aduaneras, con la finalidad de promover las actividades de producción de bienes y servicios para la exportación, siendo en la mayoría de los casos la materia prima de procedencia local y nacional para facilitar su uso, consumo, transformación y exportación con valor agregado, propiciando así mayores y más intensivas actividades económicas que traen como consecuencia positiva la creación de fuentes de trabajo y la mejora de la calidad de vida de la población.

De allí que, el objetivo del presente Proyecto de Ley es la creación de la Zona Económica Especial de Loreto, pues es un territorio que necesita especializar sus actividades en concordancia con las grandes líneas de desarrollo fijadas a nivel nacional e internacional.

La Zona Económica Especial de Loreto promoverá y fomentará la inversión privada en actividades comerciales, industriales, productivas y turísticas, con el fin de incrementar las exportaciones, generar y elevar el nivel de empleo en la Región Loreto, desarrollando nuevas industrias de exportación, fortaleciendo la descentralización industrial y propiciando la integración de la zona fronteriza en la economía nacional.

1.2. FUNDAMENTO TEÓRICO

El Fundamento Teórico de la creación de la Zona Económica Especial de Loreto, se sustenta en la Teoría de Crecimiento Económico y en el concepto de la Trampa del Ingreso Medio.

Foxley¹ (2012) define la trampa de ingresos medios como la dificultad de sostener por más de una década tasas de crecimiento promedio por encima del 5% que sean acompañadas con la reducción de desigualdades y la consolidación y perfeccionamiento de las instituciones democráticas. El autor utiliza dicho

¹ Foxley, A. (2012). *La trampa del ingreso medio. El desafío de esta década para América Latina*, Santiago: Corporación de Estudios para América Latina - CIEPLAN

concepto con relación a las economías latinoamericanas caracterizadas por presentar un crecimiento discontinuo.

En un informe de la Corporación Andina de Fomento (CAF), Sanguinetti y Villar² (2012) señalan que las economías latinoamericanas que han caído en la trampa de ingresos medios muestran altos costos salariales y enfrentan dificultades para entrar a la parte más alta de la cadena industrial. A pesar de su buena gestión macroeconómica y social, estas economías aún presentan problemas estructurales.

Por su parte, Jiménez³ (2016) al analizar el caso del Perú, señala que la desaceleración económica tiene su origen en el patrón de acumulación de capital y en la estructura productiva basada en la producción y exportación de materias primas.

Hausmann et al⁴ (2011) argumentan y demuestran estadísticamente que un mayor nivel de ingreso y de crecimiento económico de los países se vincularía estrechamente al nivel de complejidad económica. Esa complejidad se mide a través de la diversidad asociada a cuántos productos puede hacer (exportar) un país y a la ubicuidad de un producto vinculada a cuántos países son capaces de hacer un producto. En el caso de los productos en particular, la complejidad se mide a través del número de bienes interconectados entre sí.

² Sanguinetti, P. y L. Villar (2012). "Patrones de desarrollo en América Latina: ¿Convergencia o caída en la trampa del ingreso medio?", *CAF Documento de Trabajo* N° 2012/02, julio.

³ Jiménez, F. (2016). "La ideología neoliberal de la trampa del ingreso medio", en *Diario Uno*, 23 de enero.

⁴ Hausman, R., Hidalgo, C., Bustos, S., Coscia, M., Chung, S., Jiménez, J., Simoes, A. y M. Yildirim (2011). *The Atlas of Economic Complexity. Mapping Paths to Prosperity*, Cambridge, Massachusetts: Center for International Development at Harvard University, Harvard Kennedy School.

Cuadro 1: Evaluación de la trampa de ingresos medios

<i>Países</i>	<i>Periodo</i>	<i>Ingresos bajos</i>	<i>Ingresos medios bajos</i>	<i>Ingresos medios altos</i>	<i>Ingresos altos</i>	<i>Trampa de Ingresos medios bajos</i>	<i>Trampa de Ingresos medios altos</i>
Argentina	1870-2014	13	95	37	0	-	Sí
Bolivia	1945-2014	21	49	0	0	Sí	-
Brasil	1870-2014	88	57	0	0	Sí	-
Chile	1870-2014	22	100	12	11	-	-
Colombia	1870-2014	76	65	4	0	-	-
Costa Rica	1920-2014	29	57	9	0	-	-
Ecuador	1900-2014	53	62	0	0	Sí	-
El Salvador	1920-2014	44	51	0	0	Sí	-
Guatemala	1920-2014	22	73	0	0	Sí	-
Honduras	1920-2014	80	15	0	0	-	-
México	1900-2014	42	61	12	0	-	-
Nicaragua	1920-2014	65	30	0	0	Sí	-
Panamá	1945-2014	5	61	4	0	-	-
Paraguay	1939-2014	34	42	0	0	Sí	-
Perú	1870-2014	76	69	0	0	Sí	-
Rep. Dominicana	1950-2014	23	42	0	0	Sí	-
Uruguay	1870-2014	3	121	17	4	-	-
Venezuela	1870-2014	55	24	66	0	-	Sí
América Latina	1870-2014	67	74	4	0	-	-

La trampa del ingreso medio es aquel estado en el que una economía se queda "detenida" no pudiendo crecer más, debido a que no ha desarrollado lazos comunicantes entre la inversión y las diversas estructuras económicas. En esta circunstancia es necesario que se rediseñe las estructuras económicas y se enfoquen los esfuerzos hacia la creación del valor.

Es claro, que el crecimiento económico esperado, para que los 33 millones de peruanos no sean pobres, no se puede alcanzar con la actual infraestructura, por lo que las nuevas inversiones del país se deben plantear estratégicamente priorizando la cadena de valor y la economía de aglomeración.

1.3. FUNDAMENTO TECNICO

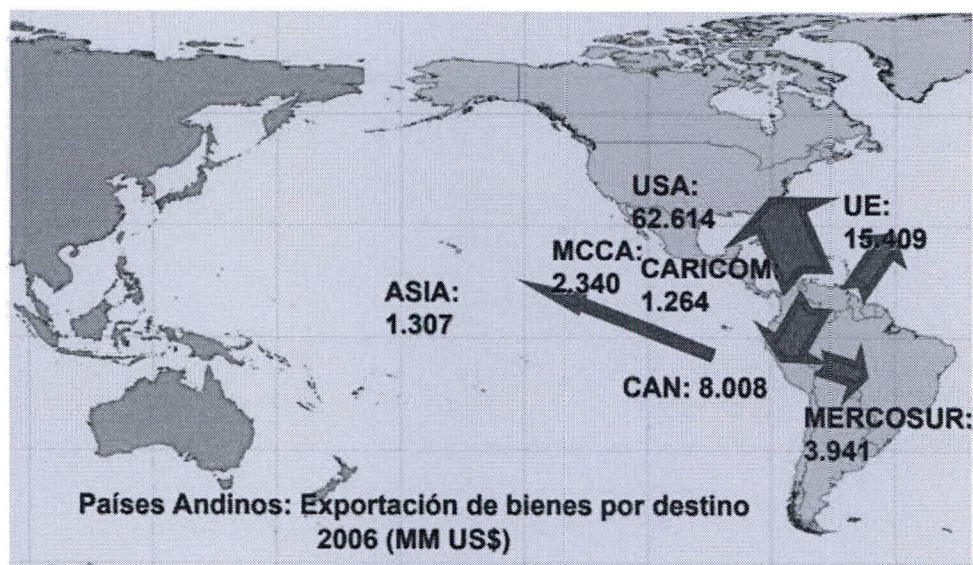
Para la iniciativa de la creación de Zona Económica Especial de Loreto se han analizado varios aspectos, siendo el primero la Geoestratégica.

En los últimos años el eje comercial mundial Europa-Atlántico, ha mantenido un crecimiento proporcional siendo la inclusión del sector asiático la principal causa de dicho crecimiento. Ante esta situación, es de especial importancia que los puertos situados en la zona oeste de América Latina tengan una especial participación en el crecimiento económico mundial de los próximos años. Ver Figura 1.

Observando el continente americano podemos deducir que una parte de América del Norte, cuenta con serios problemas de recuperación económica, además de

contar con espacios comerciales ya saturados, lo cual deja en evidencia que se cuentan con pocas posibilidades para el crecimiento a mediano plazo. Del mismo modo, en Centro América podemos observar una economía orientada esencialmente a constituir espacios de traslado, lo que indica que siempre serán parte del camino más no el origen de la materia prima necesaria. Resulta natural, entonces, que el mayor crecimiento socio económico y con mayores posibilidades para sostenerlo se encuentre en Sudamérica.

Figura 1: Ejes del comercio internacional de Sudamérica

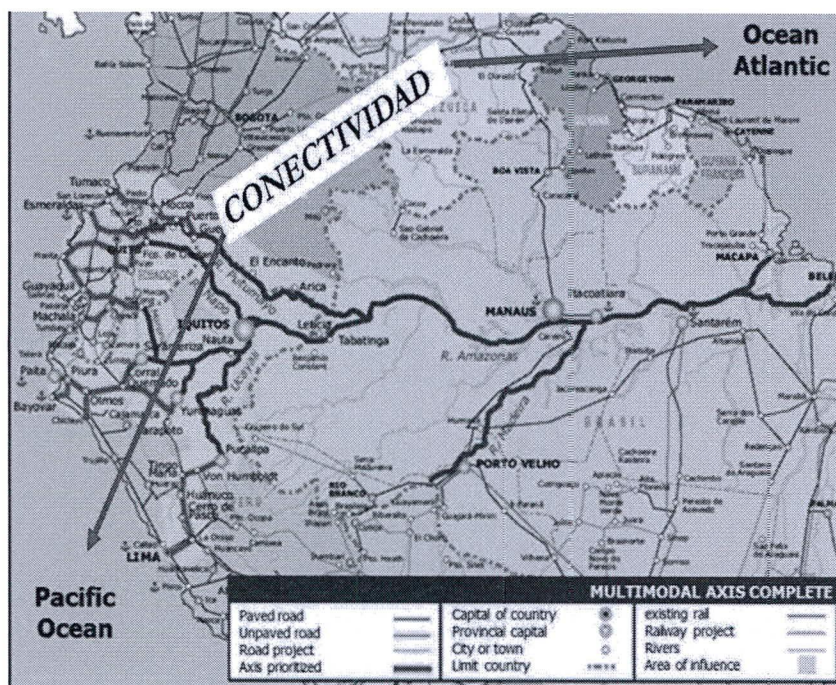


Fuente: IIRSA (Iniciativa para la integración de la infraestructura Regional Sudamericana) – Visión de Negocios del Eje Andino.

Por lo tanto, la palabra clave en este proceso de crecimiento económico es interconectividad. En nuestro país, nos encontramos ante los choques fronterizos en el norte con países tales como Brasil, Colombia y Ecuador, por lo que se ha planteado la integración mediante la consolidación de tres ejes transversales de la unión continental expresada en IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana), siendo los ejes IIRSA SUR, IIRSA CENTRO e IIRSA NORTE.

De estos tres ejes, el más importante y el que cuenta con más ventajas comparativas y competitivas es IIRSA NORTE, puesto que este se encuentra en mayor parte conformado por naturaleza, como se ve en la Figura 2.

Figura 2: Eje IIRSA Norte



Fuente: IIRSA (Iniciativa para la integración de la infraestructura Regional Sudamericana) – Visión de Negocios del Eje Andino.

La región de Loreto debe de tomar el liderazgo para consolidar su infraestructura faltante, de esta manera desarrollar un Plan Vial Integral, siendo el último eslabón en la cadena de crecimiento económico el terminal marítimo que es el puerto de Iquitos, de esta manera beneficiara a los operadores del movimiento económico del eje.

El terminal portuario de Iquitos se encuentra situado en el interior de la Amazonía peruana. Es el principal puerto del departamento de Loreto (Memoria Anual ENAPU, 2019). El puerto de Iquitos es el principal centro de embarque y desembarque fluvial de la región Loreto. En ella se realizan la mayor cantidad de movimiento comercial de la zona.

En 2018, registró un movimiento de carga ascendente a 336,571 TM que fue movilizado en 5,074 naves menores, tal y como lo reseña la Memoria Anual de ENAPU del 2018.

El Terminal Portuario, se encuentra actualmente administrado por ENAPU PERU S.A., teniendo por ubicación las orillas del río Itaya. Data del año 1980 y es la obra portuaria de mayor envergadura realizada en el Perú sobre el río Amazonas.

Está ubicado en la Villa de Punchana, su área de influencia está conformada por los pueblos de la Amazonia Peruana, así como por la interacción fluvial con las Repúblicas de Brasil y Colombia.

En cuanto al tráfico de carga, el mayor es el de cabotaje con 300,973 TM. Los principales productos movilizados fueron: cemento, cerveza, ferretería, abarrotes. Mientras tanto en importación se movilizó 35,477 TM de mercancías como el cemento de Colombia, tuberías para el proyecto del puente sobre el río Nanay de Holanda, azúcar y maíz de Brasil; en exportación, 121 TM de preformas para gaseosas con destino a Colombia (Memoria Anual ENAPU, 2019).

En cuanto al equipamiento, en el Puerto de Iquitos se cuenta con equipos modernos que sirven para hacer efectiva la prestación de servicios al usuario, entre los que destacan:

- Una (01) grúa Grove GTT655 de 50TM
- Un (01) tractor Taylor DUM modelo TC-100 de 45TM
- Un (01) elevador Hyundai modelo 50DA-9K diésel de 5TM

Además, dentro de la política de modernización del Puerto de Iquitos, cuentan con certificaciones internacionales que garantizan servicios eficientes, eficaces y confiables para el usuario nacional e internacional, las que se detallan a continuación:

- Certificado de Seguridad de la Instalación Portuaria (CSIP) 006-2016-APN.
- Certificado de Instalación Portuaria Especial (CIPE) 002-2016-APN.
- Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria (DCIP) 009- 2015-APN.

Desde el 2017, además de las funciones de transporte de carga, el puerto de Iquitos viene haciendo las funciones de estación provisional de pasajeros.

Características y Descripción del Terminal Portuario de Iquitos

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
Ubicación	Departamento: Loreto Provincia: Maynas Distrito: Villa Punchana
Dirección	Av. De la Marina N° 1338- Interior del Terminal Portuario ENAPU, Iquitos, Loreto.
Jurisdicción	Áreas portuarias comprendidas en los ríos Marañón, Pastaza, Napo, Putumayo, Yavarí y Amazonas dentro del territorio nacional y sus afluentes navegables y el río Ucayali desde Orellana.
Descripción de la infraestructura portuaria	El puerto cuenta en la ciudad de Iquitos con un Terminal Portuario administrado por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) y un Terminal Portuario administrado por la empresa nacional Petróleos del Perú.

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Instalaciones Fluviales y Terrestres del Terminal Portuario de Iquitos.

	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	DESCRIPCIÓN
INSTALACIONES FLUVIALES	Muelle N° 1: Muelle de atraque directo tipo flotante.	Muelle de 114 m de largo x 15.36 m de ancho x 1.8 de alto, conformado por tres pontones. Capacidad de atención de naves de 25 000 TRB
	Muelle N° 2: Muelle de atraque directo tipo flotante.	Muelle de 72 m de largo x 15.36 m de ancho x 1.8 de alto, conformado por tres pontones. Capacidad de atención de naves de 25 000 TRB
	Armadores y anclajes	Once (11) amarraderos para embarcaciones menores, amarraderos de proa para embarcaciones mayores dependiendo de la eslora de la nave. Sistema de anclaje de cuatro (04) anclas hacia el río y cinco (05) paquetes de cables de fijación hacia tierra a cuatro (04) macizos.
	Facilidades de las naves	Suministros de agua y energía eléctrica.
	Ayuda a la navegación	Faros luces de enfilamiento.
INSTALACIONES TERRESTRES	Almacenes	Almacén N° 4: 3.284 m2. Almacén N° 6: 1.560 m2. Almacén N° 7: 4.086 m2 (aduanero)
	Áreas y Anexos	Zona 7A= 9.450 m2 Zona 1= 8.500 m2

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

Cuadro 2: Movimiento comercial del Puerto de Iquitos, 2020

AÑO 2020						
MES	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	CABOTAJE		TOTAL	NÚMERO DE NAVES
			DESCARGA	EMBARQUE		
ENERO	1,803.45	0	5,921.63	2,875.81	10,600.89	171
FEBRERO	0	0	15,436.04	2,223.67	17,659.71	115
MARZO	1,510.68	47.91	5,647.25	1,959.70	9,165.54	176
ABRIL	0	0	3,264.47	203.71	3,468.18	174
MAYO	0	0	3,982.01	72.89	4,054.90	191
JUNIO	0	0	968.94	2,960.72	3,929.66	182
JULIO	2,721.84	0	7,257.05	2,539.87	12,518.76	134
AGOSTO	0	0	15,165.64	3,198.12	18,363.76	120
SEPTIEMBRE	4,946.61	45.72	16,295.06	2,050.18	23,337.57	100
OCTUBRE	2,037.65	0	12,210.58	3,059.52	17,307.75	121
TOTAL	13,020.23	93.63	86,148.67	21,144.19	120,406.72	1484

Fuente: ENAPU

El total de movimiento comercial ejecutado por el Puerto de Iquitos de importaciones y exportaciones para el año 2019 fue de 12,227.06 toneladas; y en cuanto al cabotaje o movimiento comercial nacional, fue de 183,676.03 toneladas, lo que hace un total general de 195,903.09 TN.

Se calcula que el Puerto de Iquitos (ENAPU), representa sólo el 20% del movimiento comercial fluvial de la ciudad, mientras que el 80% corresponde al sector informal, lo que vendría a significar alrededor de 979,515.45 TN para el año 2019.

Al igual que en el 2019, se calcula que para el 2020, el Puerto de Iquitos (ENAPU), también, representó sólo el 20% del movimiento comercial fluvial de la ciudad, y cerca del 80% al sector informal, lo que vendría a significar alrededor de 602,238.6 TN para dicho año.

El comercio en el puerto de Iquitos básicamente está constituido por el intercambio de productos, tales como: artículos de primera necesidad, material de construcción, cerveza, madera y transporte de pasajeros entre los puertos de Pucallpa-Iquitos, Yurimaguas-Iquitos, Santa Rosa-Iquitos y viceversa, así como los puertos más pequeños que se encuentran en las rutas indicadas. (Figura 3)

La red de tráfico fluvial de carga comercial y de pasajeros del puerto de Iquitos, tiene como rutas principales los puertos de Yurimaguas, Nauta, Requena,

Contamana, Pebas y Caballococha (conexión nacional) y de Leticia (conexión internacional).

Figura 3: Mapa hidrográfico del departamento de Loreto



Fuente: Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Loreto.

Referente a la actividad productiva del departamento de Loreto, de acuerdo con la información del INEI publicada para el 2020, el Valor Agregado Bruto (VAB) a precios de 2007 del departamento de Loreto representó 1,7 por ciento del total nacional.

En la estructura porcentual destacan las siguientes actividades: Otros servicios con una participación de 25,1 por ciento del total; extracción de petróleo, gas y minerales con 16,8 por ciento; comercio con 16,2 por ciento; agricultura, ganadería, caza y silvicultura con una participación de 9,8 por ciento; administración pública y defensa con 9,4 por ciento; y manufactura con 6,8 por ciento.

En los últimos 10 años (2011-2020) el Valor Agregado Bruto registró un crecimiento promedio anual de 0,6 por ciento, destacando las actividades de telecomunicaciones y otros servicios de información (9,5 por ciento); administración pública y defensa (4,0 por ciento); agricultura, ganadería, caza y

silvicultura (3,4 por ciento); otros servicios (3,3 por ciento); electricidad, gas y agua (2,6 por ciento) y; comercio (1,2 por ciento).

**Cuadro 3: Loreto: Valor Agregado Bruto 2020
(miles de soles)**

Actividades	VAB	Estructura %	Crecimiento promedio anual 2011-2020
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	791,097	9.8	3.4
Pesca y acuicultura	44,148	0.5	-6.3
Extracción de petróleo, gas y minerales	1,357,392	16.8	-4.3
Manufactura	547,927	6.8	-1.1
Electricidad, gas y agua	108,685	1.3	2.6
Construcción	300,620	3.7	-0.2
Comercio	1,308,048	16.2	1.2
Transporte, almacenamiento, correo y mensajería	306,935	3.8	-1.4
Alojamiento y restaurantes	158,212	2	-3.2
Telecomunicaciones y otros servicios de información	356,852	4.4	9.5
Administración pública y defensa	756,262	9.4	4
Otros servicios	2,022,356	25.1	3.3
Valor Agregado Bruto	8,058,534	100	0.6

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

Las actividades de agricultura, ganadería, caza y silvicultura decrecieron en 1,7 por ciento en el 2020; la cual, con una participación de 9,8 por ciento en el Valor Agregado Bruto, se constituye en la cuarta actividad productiva departamental en orden de importancia. Según su aporte al Valor Bruto de la Producción agrícola departamental, destacan los siguientes cultivos:

- **Yuca:** La yuca es un cultivo transitorio que constituye el alimento básico del poblador de la región, asimismo contribuye a mejorar la economía del productor. Este cultivo es producido sin agroquímicos. En el año 2020, la producción de yuca fue de 455 mil toneladas (33,6 del total nacional y primer puesto en el ranking), registrando un crecimiento de 5,1 por ciento respecto al año anterior, por la mayor área cosechada.

- **Plátano:** El plátano es uno de los cultivos más importantes del mundo después del arroz, el trigo y el maíz amarillo. La producción de plátano totalizó 281 mil toneladas en el 2020 (que representó el 12,2 por ciento del total nacional y ocupó el cuarto lugar en el ranking nacional), registrando un crecimiento de 1,0 por ciento frente al año anterior, debido a mayores áreas cosechadas. En el periodo 2016-2020 la producción promedio anual de plátano de Loreto representó el 12,9 por ciento del total nacional.
- **Arroz Cascara:** Arroz cáscara es el quinto cultivo más importante de la región, en cuanto a volumen de producción, que representó el 3,1 por ciento del total nacional en el periodo 2016-2020. En el año 2020 la producción fue de 105 mil toneladas (3,1 por ciento del total nacional, ocupando el noveno puesto en el ranking nacional), mayor en 1,1 por ciento respecto al año anterior, por mayores cosechas.
- **Maíz amarillo duro:** La producción promedio de maíz amarillo duro en el periodo 2016-2020 representó el 9,2 por ciento de la producción nacional. En el año 2020, la producción en Loreto fue de 108 mil toneladas (9,6 por ciento del total nacional y ocupó el sexto puesto en el ranking nacional), menor en 0,6 por ciento respecto al año anterior, debido a su menor área cosechada.
- **Palma aceitera:** La palma aceitera es un cultivo que se desarrolla bien en los suelos no inundables deforestados por efecto de la agricultura migratoria. También contribuye a la reducción del déficit de aceites y grasas en el país. La producción de palma aceitera en el año 2020 fue de 114 mil toneladas (que representó 12,7 por ciento del total nacional, ocupando el tercer lugar en ranking nacional), superior en 0,1 por ciento frente al año anterior. En los últimos cinco años el rendimiento de este cultivo en Loreto se acerca al nacional.

Por otro lado, la actividad de la pesca y acuicultura se recuperó en 20,4 por ciento en el año 2020, pero sólo aporta el 0,5 por ciento en la generación del VAB departamental, pese a que la fauna íctica de la cuenca amazónica es considerada la más rica del planeta y que el potencial hidrobiológico representa una biomasa de más de 748 especies identificadas. La actividad pesquera es explotada de manera artesanal para autoabastecimiento y comercialización dentro de la región amazónica, principalmente. También existe la pesca de peces ornamentales para la exportación hacia los mercados de Estados Unidos, Alemania, Francia, Japón y Taiwán.

Además, en los últimos diez años la extracción de petróleo, gas y minerales en Loreto registró una disminución promedio anual de 4,3 por ciento; con ello, su importancia respecto al total país cayó de 5,3 por ciento en el año 2007 a 2,4 por ciento en el año 2020. Este año decreció 27,2 por ciento interanual, siendo la segunda actividad con un aporte de 16,8 por ciento. En los años 2015 y 2016 se

observó disminuciones interanuales de 19,0 por ciento y 58,8 por ciento, respectivamente, debido a tres factores: caída del precio internacional del crudo, paro y toma de los pozos de los lotes 8 y 192 por las poblaciones indígenas, y la paralización del Oleoducto Norperuano por derrames de petróleo y mantenimiento temporal. Pero en el año 2017, 2018 y 2019 se recuperó en 31,4 por ciento interanual, 56,4 por ciento y 13,4 por ciento, respectivamente, por la reversión de dichos factores.

El transporte es un reto fundamental en Loreto, y afecta de manera muy particular a la producción y el consumo de bienes perecederos. Los tiempos de transporte en el sistema de ríos de Loreto -especialmente entre Iquitos y Yurimaguas y Pucallpa- imponen diversos costos para las empresas que producen (o podrían producir) bienes perecederos. Además de los costos monetarios e indirectos, el tiempo de tránsito puede tener como resultado la destrucción parcial o total del valor de la mercancía. Para los productores de un subconjunto de bienes agrícolas en Loreto, los tiempos del transporte fluvial son una restricción fundamental, ya que merman las posibilidades de producir y exportar bienes perecederos. Para el resto de las empresas que producen bienes no-perecederos, el transporte también es un obstáculo significativo, pero no un impedimento absoluto. Por un lado, los tiempos de transporte también les imponen costos financieros a las empresas, tales como mayores costos de inventarios -tanto en tránsito como en tierra- y almacenamiento, además de mayores costos financieros (intereses) sobre mayor inversión de capital de trabajo.

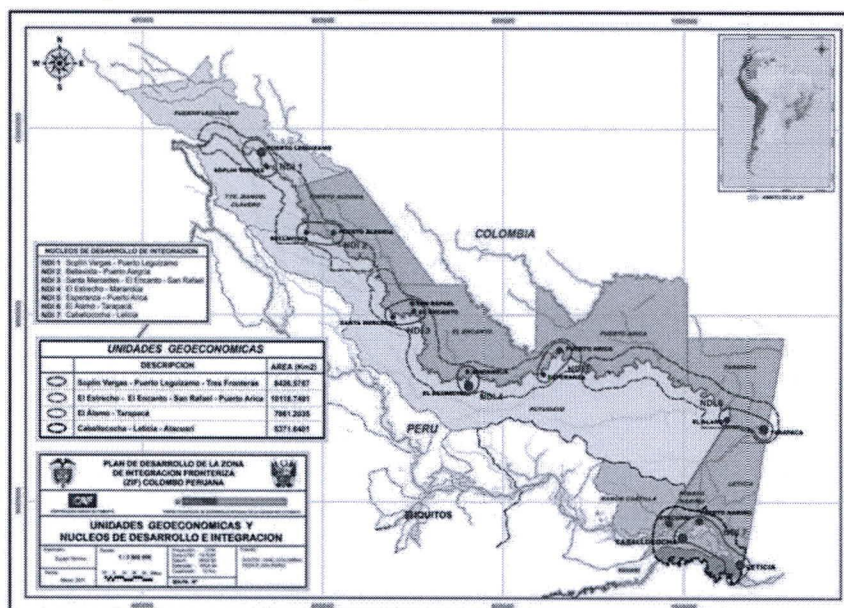
Por otra parte, el transporte fluvial es relativamente barato, comparado con otros modos de transporte. Los costos asociados al transporte y la logística desde la ubicación remota de Loreto pueden haber actuado como una suerte de barrera de protección para ciertas industrias locales. Los proveedores locales podrían atender la demanda con una eficiencia menor que su potencial competencia fuera de la región, en un margen que se corresponde con los costos de traslado. Esto podría explicar el hecho de que Loreto cuente con un ecosistema productivo más sofisticado de lo que cabría esperar dado su nivel de ingreso. De ser así, la remoción de una porción significativa de estos costos a través de la habilitación de una alternativa menos costosa -más predecible, regular y con mayor capacidad de transporte- puede ser una de las estrategias de desarrollo que permitan a algunas industrias de la región dar el salto de eficiencia necesario como para atender la demanda de otras regiones.

Como se ha visto, el futuro de Loreto depende no solo de las decisiones nacionales, sino sobre todo de las que tomen sus vecinos, es decir los departamentos de Ucayali, Amazonas y San Martín y especialmente Ecuador, Brasil y Colombia. Medidas como las del Acuerdo Marco entre la República del Perú y la República Federativa del Brasil para el establecimiento de la Zona de Integración Fronteriza Perú-Brasil tendrán una influencia decisiva, tanto positiva como negativa sobre el devenir regional.

Perú y Colombia acordaron en el año 1994 la constitución de una Comisión en el marco de políticas con relación a buena vecindad, la cual busca reforzar las relaciones bilaterales, siendo el principal objetivo el cumplimiento de los acuerdos fronterizos, lo que comprende la totalidad de las provincias de Maynas y Ramón Castilla del departamento de Loreto, con un área aproximada de 160,000 km², por parte de Perú; y la totalidad del departamento de Amazonas y el municipio de Puerto Leguizamón del departamento de Putumayo en Colombia que cubre una área aproximada de 115,000 km².

En consecuencia, la ZIF tiene una superficie aproximada de 275,000 km², por lo que una Zona Franca en la región Loreto mejoraría e impulsaría el comercio entre ambos Estados. Ver Figura 4.

Figura 4: Zona de integración fronteriza Perú-Colombia

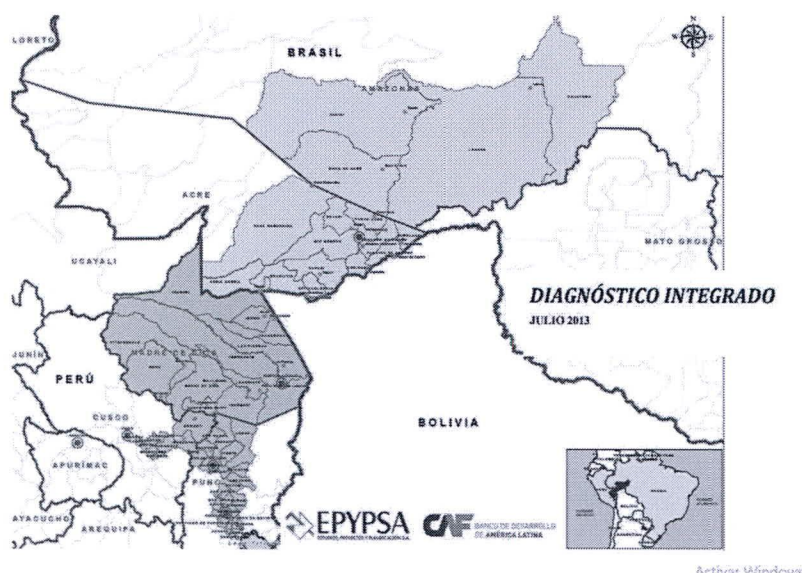


Fuente: Plan de desarrollo de la zona de integración fronteriza (ZIF) Colombo Peruana.

Por otro lado, en el año 2009, bajo el impulso de las Cancillerías de Perú y Brasil, se reactivó el Comité de Frontera Iñapari-Assis Brasil, bajo cuyo marco, en febrero de 2012, se llevó a cabo la IV Reunión de este mecanismo que posibilita la participación de los actores locales de ambos lados de la frontera en el proceso de integración. En dicha reunión, entre otros temas, se abordaron iniciativas para la promoción del comercio y turismo, para la mejora de la seguridad ciudadana y vial; y para la cooperación en materia de salud. La Dirección de Desarrollo e Integración Fronteriza del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, viene realizando el seguimiento correspondiente a los acuerdos alcanzados, los mismos que, en la mayoría de los casos, deben ser implementados por diferentes sectores nacionales y locales.

Igualmente, en el marco de la alianza estratégica entre los dos países, Perú y Brasil acordaron la conformación de la Comisión Viceministerial de Integración Fronteriza (CVIF), la misma que tiene como funciones aprobar los Planes Operativos de la Zona de Integración Fronteriza, así como coordinar, orientar y supervisar la labor de los Grupos de Trabajo Binacionales (GTB). La CVIF es presidida por los viceministros de Relaciones Exteriores del Perú y Brasil, y está integrada, entre otros, por representantes de los gobiernos regionales y estaduais de las regiones fronterizas involucradas en la Zona de Integración Fronteriza Perú-Brasil.

Figura 5: Zona de integración fronteriza Perú-Brasil



Fuente: CAF (Banco de desarrollo de América Latina)

1.4. EL BENEFICIO ECONOMICO DE LAS ZONAS ECONOMICAS ESPECIALES EN LATINOAMERICA

Además del empleo, de la generación de las empresas y exportaciones que ya se han mencionado, las zonas francas presentan un beneficio económico contundente, en el entendido que son espacios especiales y determinados en los cuales un Estado cede su posición de cobrador de impuestos en contraparte a los beneficios económicos que pueden lograr con el funcionamiento de las empresas que se instalen allí.

Lamentablemente, el Estado Peruano ha mostrado un nivel de ineficiencia que hace que no sea posible generar un análisis que permita la existencia de nuevas zonas francas. Por ejemplo, en Costa Rica por cada US\$ 1 exonerado en sus zonas francas las empresas de las mismas generaron US\$ 6.2., y desde ellas el

país generó el 48 % de sus exportaciones. En Colombia existe una relación de 3 a 1 entre los impuestos recibidos y los no recibidos; en El Salvador por cada U\$ 1 exonerado en impuestos las Zonas Económicas Especiales han generado un retorno de US\$ 6 en beneficio de su economía.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL:

La norma propuesta no causa efecto alguno sobre la legislación nacional, puesto que no se están proponiendo condiciones normativas nuevas.

La propuesta se realiza para el uso eficiente de la normatividad ya existente de la materia.

III. ANALISIS COSTO BENEFICIO:

La creación de este tipo de zonas económicas especiales cuenta con una normatividad que fue propuesta y aceptada por el Ministerio de Economía y Finanzas, indicando que tipos de tributos, impuestos o aportaciones se exoneran (Renta, IGV, entre otros) y cuales no (caso ESSALUD). Al respecto no se propone ninguna variación, por lo tanto, resulta inoficioso ahondar al respecto.

En cuanto a los gastos de infraestructura, no se producirán debido a que este tipo de infraestructura se concretaría vía concesión de tipo BOT (Build-Operate-Transfer), Construir-Operar-Transferir.

La propuesta tendrá un impacto en el sector Producción en especial en el comercio exterior.

Se debe hacer mención que la creación de la Zona Económica Especial de Loreto cuenta con una relación directa con el desarrollo económico de la Región. Siendo que esta es considerada como una fuente de generación de empleo y una atracción principal para inversionistas; esto fundamentado en el incentivar, sin limitaciones, el desarrollo de actividades industriales. De igual manera, la producción de bienes y servicios teniendo como consecuencia, el mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región y teniendo un impacto positivo en el comercio exterior.

IV. RELACION DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLITICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL:

Este proyecto se encuentra alineado, como debe ser, con las políticas nacionales e internacionales a nivel macro y micro.

1.1. Agenda 2030-Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible

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

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

Objetivos de Desarrollo Sostenible

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

El Perú es parte de esta agenda y este proyecto de ley también, pues con la Zona Económica Especial de Loreto, se busca contribuir a poner fin a la pobreza en el departamento de Loreto, erradicar el hambre y lograr la seguridad alimentaria; garantizar una vida sana y una educación de calidad; lograr la igualdad de género; asegurar el acceso al agua y la energía; promover el crecimiento económico sostenido y adoptar medidas urgentes contra el cambio climático.

1.2. Acuerdo Nacional

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

alcanzar el bien común en un marco de desarrollo sostenible y afirmar su gobernabilidad democrática.

Zona Económica Especial de Loreto busca la afirmación de la economía social de Mercado (Política 17), mediante la búsqueda de la mejora de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica (Política 18), la inversión estratégica que consiga el desarrollo sostenible, conservando el medio ambiente (Política 19), atrayendo inversión extranjera y nacional que contribuya al desarrollo de la ciencia y la tecnología (Política 20), que nos integre en el proceso de globalización mediante la ampliación de mercados externos (Política 21).

1.3. Plan Nacional de Competitividad

El Plan Nacional de Competitividad y Productividad contiene 84 medidas concretas de corto, mediano y largo plazo para incrementar sostenidamente el bienestar de todos los peruanos.

La implementación conjunta de estas medidas sentará las bases para una economía más dinámica, productiva e inclusiva mediante el acceso a servicios públicos de calidad y condiciones adecuadas de empleo formal para generar un país más competitivo y productivo.

El presente Proyecto de Ley, se encuentra esencialmente integrado a dicho Plan Nacional, puesto que apunta al uso y aprovechamiento de las zonas económicas en favor del país, sino que se pretende posicionar al Perú como una importante plataforma logística a través de la implementación de mecanismos que permitan garantizar la conectividad de las redes logísticas nacionales e internacionales.

La propuesta de zona económica especial desarrolla la implementación de un corredor integrado y seguro, que coadyuve a consolidar la conectividad puerto-aeropuerto, puerto-zona franca y el acceso a los mismos.