



DICTAMEN POR MAYORÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 11271/2024-CR, QUE PROPONE LA LEY QUE ESTABLECE UNA COMPENSACIÓN FISCAL TEMPORAL PARA PROMOVER LA CONECTIVIDAD AÉREA DESDE O HACIA LA CIUDAD DE IQUITOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2025-2026
Segunda Legislatura Ordinaria

Señor presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República el Proyecto de Ley 11271/2024-CR, presentado por el grupo parlamentario Perú Libre a iniciativa de la señora congresista María Antonieta Agüero Gutiérrez, por el que propone la Ley que establece una compensación fiscal temporal para promover la conectividad aérea desde o hacia la ciudad de Iquitos.

Después del debate correspondiente, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su undécima sesión ordinaria realizada el 2 de marzo de 2026, aprobó por mayoría el presente dictamen.

Votaron a favor los señores congresistas Juan Carlos Mori Celis, Lady Mercedes Camones Soriano, Karol Ivett Paredes Fonseca, Segundo Héctor Acuña Peralta, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Jorge Luis Flores Ancachi, Auristela Ana Obando Morgan, Alfredo Pariona Sinche, José Bernardo Pazo Nunura, Luis Raúl Picón Quedo, Hilda Marleny Portero López, María Elizabeth Taipe Coronado y Cruz María Zeta Chunga.

Votó en contra el congresista Oscar Zea Choquechambi.

Presentaron licencia los señores congresistas Patricia Rosa Chirinos Venegas, Jeny Luz López Morales, Roberto Sánchez Palomino Rosío Torres Salinas y Norma Martina Yarrow Lumbreras.

I. SITUACION PROCESAL

1.1. Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 11271/2024-CR fue presentado por la congresista María Antonieta Agüero Gutiérrez, del grupo parlamentario Perú Libre, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa previsto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú.

La iniciativa legislativa fue presentada e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 22 de mayo de 2025, como segunda comisión dictaminadora. La Comisión de Economía, Banca. Finanzas e Inteligencia Financiera es la primera comisión dictaminadora y a la fecha la tiene en estudio.

1.2. Antecedentes parlamentarios

Es oportuno precisar que durante el presente periodo legislativo 2021-2026, no existen iniciativas legislativas similares, referidas a otorgar una compensación fiscal temporal para promover la conectividad aérea desde o hacia la ciudad de Iquitos.

Es preciso señalar que la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en la Décima Sesión

Ordinaria, realizado el 01 de diciembre del 2025, sometió a debate un DICTAMEN de inhibición de la iniciativa de Ley, y luego de la deliberación, la autora planteó cuestión previa para que el DICTAMEN retorne a la Comisión para mejor estudio.

II. CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley 11271/2024-CR, por el que se propone la Ley que promueve la reposición y modernización del servicio de navegación aérea a nivel nacional, contiene en su fórmula legal nueve artículos, y dos disposiciones complementarias.

El texto legal es el siguiente:

PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE UNA COMPENSACIÓN FISCAL TEMPORAL PARA PROMOVER LA CONECTIVIDAD AÉREA DESDE O HACIA LA CIUDAD DE IQUITOS

CAPITULO I: DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto establecer una compensación fiscal temporal que promueva la conectividad aérea desde o hacia la ciudad de Iquitos, mediante un mecanismo excepcional de financiamiento que alivie el costo del Impuesto General a las Ventas (IGV) que grava el servicio de transporte aéreo de pasajeros- contratado en el territorio nacional.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La ley busca garantizar el acceso equitativo a los servicios de transporte aéreo en condiciones comparables al resto del país, en atención a la situación de aislamiento estructural y carencia de vías terrestres permanentes que afectan a la ciudad de Iquitos ya la región Loreto.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

El beneficio establecido en esta ley se aplica exclusivamente al servicio de transporte aéreo de pasajeros contratado en el país, desde o hacia la ciudad de Iquitos, con origen o destino final dentro del territorio nacional, durante el periodo de vigencia señalado en el Artículo 7.

CAPITULO II: MECANISMO FINANCIERO

Artículo 4. Emisión de Documentos Cancelatorios - Tesoro Público

- 4.1. *Se autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), a través de la Dirección Nacional de Tesoro Público, a emitir Documentos Cancelatorios -- Tesoro Público (DCTP) a favor de las empresas de transporte aéreo debidamente habilitadas, por el monto equivalente al IGV efectivamente trasladado al consumidor final en la venta de pasajes desde o hacia la ciudad de Iquitos.*
- 4.2. *Los Documentos Cancelatorios -- Tesoro Público emitidos se utilizarán exclusivamente para el pago de obligaciones tributarias por parte de las empresas de transporte de pasajeros ante la SUNAT y no será negociables. Su vigencia será de cuatro (4) años desde su emisión.*
- 4.3. *Las empresas de transporte aéreo que prestan servicios de transporte de pasajeros*

desde o hacia la ciudad de Iquitos que reciben Documentos Cancelatorios - Tesoro Público cuyo importe excede la deuda tributaria a su cargo, pueden solicitar la devolución a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), la misma que se efectúa mediante Notas de Crédito Negociables.

Artículo 5. Convenios Institucionales

El Gobierno Regional de Loreto en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, suscribirá un convenio con las empresas de transporte de pasajeros que operen la ruta desde o hacia Iquitos, con el fin de garantizar la transparencia del beneficio, evitar distorsiones en los precios y asegurar la trazabilidad de las recourses compensados.

La supervisión del cumplimiento de este convenio será responsabilidad del Gobierno Regional de Loreto. El incumplimiento de este convenio desencadenar en la pérdida del beneficio tributario.

Artículo 6. Financiamiento

El financiamiento de la presente ley se realizará con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Economía y Finanzas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, conforme a la Ley de Equilibrio Financiero y la Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal.

Artículo 7. Evaluación

El MEF presentará al Congreso de la República un informe técnico-financiero de evaluación del impacto de esta medida, un (1) año antes de la finalización de su vigencia, el cual deberá contener indicadores de conectividad, costo fiscal y beneficios socioeconómicos.

CAPITULO III: VIGENCIA Y AMPLIACION DEL PLAZO DE APLICACION

Artículo 8. Vigencia

La presente ley tendrá una vigencia de cinco (5) años, contados a partir del mes siguiente a su publicación.

Artículo 9. Ampliación del plazo de aplicación

Previo informe favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, mencionado en el Artículo 7, se podrá ampliar el plazo de aplicación de la presente Ley.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

PRIMERA. REGLAMENTACION

El Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo refrendado por el MEF y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, reglamentará la presente ley en un plazo no mayor a noventa (90) días calendarios.

SEGUNDA. DEROGACION DE LA LEY 30712

Se deroga la Ley 30712 "Ley que restablece la vigencia de la Ley 29285 y establece una compensación que impulse la conectividad en el departamento de Loreto", así como sus normas reglamentarias y complementarias."

III. MARCO NORMATIVO

Legislación nacional

- Constitución Política del Perú: artículos 74°, 78°, 79° y 103°.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
- Ley 27568, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado.
- Ley 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República.
- Ley 28404, Ley de seguridad de la aviación civil.
- Ley 28716, Ley de Modernización de la Gestión Pública.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 29379, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley 30356, Ley que regula la ejecución de inversiones públicas mediante organismos internacionales.
- Ley 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025.
- Ley 32186, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto 2025, que exige que todo proyecto de norma con impacto fiscal contenga evaluación presupuestaria y análisis costo–beneficio cuantitativo y cualitativo.
- Decreto Legislativo 1276, Decreto Legislativo que aprueba el Marco de la Responsabilidad y Transparencia Fiscal del Sector Público No Financiero.
- Decreto Legislativo 1440, Ley del Sistema Nacional de Presupuesto Público, que regula el principio de equilibrio presupuestario y la obligación de acompañar toda iniciativa de gasto con financiamiento definido y análisis costo–beneficio.
- Decreto Legislativo 1441, Ley del Sistema Nacional de Tesorería, que faculta al Ministerio de Economía y Finanzas a emitir Documentos Cancelatorios del Tesoro Público (DCTP), pero siempre dentro de la programación presupuestaria aprobada.
- Decreto Supremo 123-2018-PCM, que aprueba el Reglamento del Sistema Administrativo de Modernización de la Gestión Pública.

IV. ANALISIS DE LAS OPINIONES E INFORMACION SOLICITADAS

4.1. Opiniones solicitadas

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, a través de la presidencia, realizó los pedidos de opinión al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Defensa, Fondo Nacional de Financiamiento de la actividad Empresarial del Estado, Contraloría General de la República, y a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A., cuya documentación obra en la Comisión de Transportes y Comunicaciones vía digital, la cual se podrá acceder en el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley->

<portal/#/expediente/2021/11271>

- Oficio N° 2801-2024-2025/CTC-CR, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Oficio N° 2805-2024-2025/CTC-CR, al Gobierno Regional de Loreto
- Oficio N° 2806-2024-2025/CTC-CR, al Ministerio de Economía y Finanzas
- Oficio N° 0260-2025-2026/CTC-CR, se ha reiterado al Ministerio de Economía y Finanzas

4.2. Opiniones recibidas

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, a la fecha de la elaboración del dictamen, ha recibido las opiniones del Ministerio de Economía y Finanzas y del Gobierno Regional de Loreto, a las que se puede acceder en el siguiente enlace: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/11271>

Asimismo, se ha tomado en consideración la opinión institucional remitida por la Presidencia del Consejo de Ministros, de la Dirección General Parlamentaria y del Banco Central de Reserva del Perú, en razón a que luego de la cuestión previa aprobada en sesión del 01 de diciembre del 2025, se amplió las solicitudes de opiniones para la elaboración del presente dictamen.

4.3. Análisis de las opiniones recibidas

Las opiniones recibidas, consideran lo siguiente:

4.3.1. Ministerio de Economía y Finanzas

Mediante Oficio N° 4172-2025-EF/13.01, de fecha de 10 de octubre del 2025, suscrito por la Secretaría General del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), adjunta el Memorando N° 142-2025-EF/53.03 de la Dirección de Presupuesto Público, y el Informe N° 0834-2025-EF/50.04 de la Dirección de Normatividad de la Dirección de Presupuesto Público.

El Ministerio de Economía y Finanzas, en el análisis jurídico y presupuestario, sostiene que la competencia del MEF conforme a lo señalado por el artículo 5, numeral 5.2 del Decreto Legislativo N° 1440, Ley del Sistema Nacional de Presupuesto Público, corresponde a la Dirección General de Presupuesto Público la función de emitir opinión autorizada en materia presupuestaria, y no tiene competencia para emitir pronunciamiento sobre el objeto de la Ley; y sin perjuicio a ello, señala que **“la implementación de la propuesta normativa implica la emisión de documentos cancelatorios del Tesoro Público en favor de las empresas de transporte aéreo debidamente habilitados”**, por monto equivalente al Impuesto General a las Ventas (IGV) efectivamente trasladado al consumidor final en la venta de pasajes desde o hacia la ciudad de Iquitos, lo que comprende recursos que deben ser programados para su pago en el presupuesto institucional, que en la práctica **generaría demandas de recursos adicionales al Tesoro Público**, contraviniendo el principio de Equilibrio Presupuestario que recoge el artículo 78° de la Constitución Política del Perú¹, y los mismos que no están considerados en la Programación Multianual Presupuestaria 2026-2028. También vulnera el **principio de equilibrio presupuestario** establecido en el artículo 2° numeral 2.1 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público².

En el artículo 6 de la iniciativa legislativa, tiene inconsistencia al señalar que se financiará con cargo al presupuesto institucional del MEF **“sin demandar recursos adicionales”**. Sin embargo, el **artículo 4** autoriza emisión de DCTP, lo que sí genera gasto adicional.

El sector Economía, observa la contradicción normativa respecto a que el financiamiento no

está claramente definido ni sustentado, dado que la iniciativa de Ley, propone la derogación de la **Ley 30712**, que afecta al Gobierno Regional de Loreto, que dejaría de percibir recursos para proyectos estratégicos como la Carretera Iquitos – Saramiriza, considerando que el monto transferido en el año 2025 ascendió a **S/ 35,5 millones**, y con la aprobación de la Ley se generaría nuevas demandas al Tesoro Público, comprometiendo proyectos de infraestructura; por consiguiente, la iniciativa de Ley crea gasto público, la propuesta vulnera el artículo 79 de la Constitución Política, pues dicha iniciativa corresponde exclusivamente al Poder Ejecutivo, es decir la fórmula planteada resulta **inconstitucional e inviable presupuestalmente**, porque genera gasto adicional sin financiamiento definido, contraviene principios de equilibrio presupuestario y responsabilidad fiscal, afecta recursos ya comprometidos para proyectos estratégicos en Loreto; por lo que recomienda **no aprobar el proyecto en los términos planteados**, exhortando a que la política de conectividad aérea de Iquitos se canalice mediante iniciativas del Poder Ejecutivo, con financiamiento claro, evaluación costo–beneficio y respeto al marco constitucional.

4.3.2. Gobierno Regional de Loreto

Mediante el Oficio N° 700-2025-GRL-GGR, del 18 de julio del 2025, la Gerencia General Regional del Gobierno Regional de Loreto, remite su opinión, y adjunta el Oficio N° 0609-2025-GRL/32-GRTC, emitido por la Dirección Ejecutiva de Infraestructura Vial adscrita a la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones.

La Dirección Ejecutiva de Infraestructura Vial en el Oficio N° 2023-2025-GRL/32-GRTC-DEIV, señala que no cuenta con una Dirección Ejecutiva de Aeronáutica Civil ni con una comisión evaluadora para emitir informe técnico sobre conectividad aérea, y recomienda derivar el análisis a la Oficina de Asesoría Jurídica.

En el Informe Legal N° 430-2025-GRL/32-GRTC-OEAJ, de fecha 11 de julio de 2025, reconoce que el proyecto busca aliviar el IGV en pasajes aéreos hacia Iquitos mediante Documentos Cancelatorios del Tesoro Público, destacando la **situación de aislamiento geográfico de Iquitos**, accesible solo por vía fluvial (viajes de más de 3 días) o aérea (costos elevados), señalando que la vía aérea es el medio más eficiente, pero inaccesible para más del 90% de la población por su alto costo.

¹ **Artículo 78.** El presidente de la República envía al Congreso el proyecto de Ley de Presupuesto dentro de un plazo que vence el 30 de agosto de cada año. Dicho proyecto es estudiado y dictaminado por una comisión bicameral integrada por igual número de senadores y diputados. El dictamen es debatido y votado por el Congreso, de acuerdo con lo previsto en su reglamento.

En la misma fecha, envía también los proyectos de ley de endeudamiento y de equilibrio financiero.

El proyecto presupuestal debe estar efectivamente equilibrado.

Los préstamos procedentes del Banco Central de Reserva o del Banco de la Nación no se contabilizan como ingreso fiscal.

No pueden cubrirse con empréstitos los gastos de carácter permanente.

No puede aprobarse el presupuesto sin partida destinada al servicio de la deuda pública."

² **"Artículo 2. Principios**

2.1 Adicionalmente a los principios de la Administración Financiera del Sector Público y los del Derecho Público en lo que resulte aplicable, el Sistema Nacional de Presupuesto Público se rige por los siguientes principios:

1. Equilibrio presupuestario: Consiste en que el Presupuesto del Sector Público está constituido por los créditos presupuestarios que representan el equilibrio entre la previsible evolución de los ingresos y los recursos a asignar de conformidad con las políticas públicas de gasto, estando prohibido incluir autorizaciones de gasto sin el financiamiento correspondiente.

Sin embargo, el Gobierno Regional reconoce la **finalidad legítima** de la iniciativa, que propone garantizar igualdad en el acceso al transporte aéreo (principio de equidad territorial), invocando el **principio de razonabilidad** establecido en el artículo IV del Título Preliminar de la Ley N° 27444, que compensa una desventaja estructural, resaltando el derecho a la conectividad y movilidad como condición para el ejercicio de otros derechos fundamentales como la salud, la educación, el trabajo y otros. Y advierte que la derogación de la Ley N° 30712 debe evaluarse cuidadosamente, pues afecta recursos regionales, aunque se considera que la nueva compensación puede suplir dicha pérdida si se articula adecuadamente.

La ciudad de Iquitos, capital de Loreto, se encuentra **aislada geográficamente** del resto del país, sin conexión terrestre directa. El transporte fluvial implica viajes de más de tres días, mientras que el transporte aéreo, aunque eficiente, resulta **oneroso e inaccesible para la mayoría de la población**. La iniciativa busca **reducir esa brecha estructural**, garantizando igualdad de oportunidades en el acceso a servicios de transporte, salud y desarrollo económico. Finalmente, **concluye** que la iniciativa es **razonable, proporcional y socialmente necesaria**, pues atiende una situación de aislamiento que afecta derechos fundamentales y limita el desarrollo de Loreto. Recomienda su aprobación, con la exhortación de que el Poder Ejecutivo articule mecanismos de financiamiento claros y sostenibles, evitando afectar proyectos estratégicos ya financiados por la Ley N° 30712.

4.3.3. Presidencia del Consejo de Ministros - PCM

Mediante Oficio N° D001356-2025-PCM-SG, de fecha 25 de junio del 2025, la Presidencia del Consejo de Ministros, remitió a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, el Informe N° D001019-2025-PCM-OGAJ, elaborado por su Oficina General de Asesoría Jurídica.

La Presidencia del Consejo de Ministros, sostiene que conforme a lo dispuesto en los artículos 17 y 18 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, y en el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Presidencia del Consejo de Ministros, aprobado por Resolución Ministerial N° 224-2023-PCM, la PCM ejerce funciones de coordinación multisectorial y de relación con otros poderes del Estado, careciendo de competencia directa en materia tributaria y de transporte aéreo; señalando expresamente que **no corresponde** a dicha entidad emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 11271/2024-CR, al tratarse de materias que se encuentran dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, respecto a la **política tributaria, tesorería y recaudación**, y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respecto a la aeronáutica civil y servicios de transporte aéreo de alcance nacional.

La ausencia de pronunciamiento sustantivo de la PCM sobre el proyecto evidencia un vacío técnico en la sustentación de la iniciativa, reforzando la necesidad de la **inhibición** por carecer de sustento institucional y por recaer en materias reservadas a los sectores competentes en temas tributarios. La PCM **no avala ni respalda técnicamente** el proyecto, limitándose a señalar su falta de competencia.

Cuadro comparativo de opiniones institucionales

Ejes de Análisis	PL 1271/2024-CR	PCM	Gobierno Regional de Loreto	MEF
Objeto y finalidad	Establece compensación fiscal temporal para vuelos desde/hacia Iquitos.	Reconoce el objeto, pero señala que no corresponde a la PCM emitir opinión sustantiva por falta de competencia.	Considera viable la medida por aislamiento geográfico de Iquitos y beneficios socioeconómicos.	Reconoce el objeto, pero advierte riesgos fiscales y presupuestarios; observa contradicción con Ley 30712.
Mecanismo financiero (DCTP)	Autoriza al MEF a emitir DCTP equivalentes al IGV trasladado al consumidor final; uso exclusivo ante SUNAT; devolución vía Notas de Crédito Negociables.	Señala que la materia corresponde al MEF y MTC; PCM se inhibe.	Valora positivamente el mecanismo por aliviar costos de transporte aéreo; lo considera necesario para accesibilidad.	DGTP indica que operativamente podría emitir DCTP, pero advierte que la medida compromete recursos del Tesoro y afecta el fideicomiso de la Ley 30712.
Financiamiento	Con cargo al presupuesto institucional del MEF, "sin demandar recursos adicionales".	PCM no se pronuncia; deriva al MEF.	No analiza financiamiento; se centra en beneficios sociales.	DGPP observa que sí genera demanda adicional de recursos, contraviniendo el principio de equilibrio presupuestario (art. 78 Const. y DL 1440).
Derogatoria de Ley 30712	Deroga la Ley 30712 que financia obras de conectividad mediante fideicomiso con COFIDE.	PCM advierte que la materia es competencia del MEF y MTC.	No cuestiona la derogatoria; considera que el nuevo mecanismo es más beneficioso.	MEF advierte que la derogatoria afectaría el financiamiento de la carretera Iquitos-Saramiriza y transferencias al GRL (S/ 35.5 millones en 2025).

Evaluación de impacto fiscal	Informe del MEF un año antes de la finalización de la vigencia.	PCM señala que no es su competencia.	No exige evaluación previa; se centra en justificación social.	MEF observa ausencia de evaluación ex ante; contradice la Ley de Equilibrio Financiero y la Ley de Responsabilidad Fiscal.
Constitucionalidad (arts. 74, 79, 103)	No aborda directamente; afirma que no genera gasto adicional.	PCM se inhibe; no analiza constitucionalidad.	No analiza aspectos constitucionales; defiende la Medida por razones sociales.	MEF advierte vulneración del art. 79 (iniciativa de gasto prohibida) y del art. 78 (equilibrio presupuestario); además, ausencia de análisis costo-beneficio.
Seguridad jurídica	Restablece régimen derogado (Ley 29285) y contradice Ley 32114.	PCM señala que la materia corresponde a otros sectores.	No advierte conflicto normativo; considera viable.	MEF advierte inseguridad jurídica por contradicción normativa y derogación arbitraria de Ley 30712.
Impacto socioeconómico	Busca reducir costos de pasajes y mejorar conectividad.	PCM no se pronuncia.	Resalta beneficios en salud, turismo y economía regional; considera la medida "viable".	MEF reconoce finalidad social, pero advierte que no se sustenta con análisis técnico ni financiero.

Cuadro comparativo del Proyecto de Ley 11271/2024-CR vs. normas vigentes

Aspectos	PL 11271/2024-CR	Normas vigentes	Observación jurídica
Objeto y finalidad	Establece compensación fiscal temporal para vuelos desde/hacia Iquitos, neutralizando el IGV mediante DCTP.	Constitución, art. 74: reserva de ley tributaria; exoneraciones deben ser temporales, razonables y evaluadas.	La compensación equivale a una exoneración encubierta del IGV, sin cumplir requisitos de temporalidad y evaluación ex ante.
Mecanismo financiero (DCTP)	Autoriza al MEF a emitir DCTP equivalentes al IGV trasladado al consumidor final; uso exclusivo ante SUNAT; devolución vía Notas de Crédito Negociables.	Ley 29285 (derogada): establecía emisión de DCTP para Iquitos. Ley 32114: derogó definitivamente el régimen DCTP.	El PL reinstaura un mecanismo expresamente derogado por Ley 32114, generando inseguridad jurídica y contradicción normativa.
Financiamiento	Con cargo al presupuesto institucional del MEF, "sin demandar recursos adicionales".	Constitución, art. 78: equilibrio presupuestario. Ley 27245 y 30099: responsabilidad y transparencia fiscal.	La medida reduce ingresos tributarios y crea obligaciones del Tesoro; contraviene equilibrio presupuestario y responsabilidad fiscal.
Derogatoria de Ley 30712	Deroga la Ley 30712 que financia obras de conectividad mediante fideicomiso con COFIDE.	Ley 30712: vigente hasta 2031; canaliza recursos a fideicomiso para infraestructura y estudios de conectividad en Loreto.	La derogatoria elimina un mecanismo vigente y sustituye por un esquema menos transparente y más riesgoso fiscalmente.
Evaluación de impacto fiscal	Informe del MEF un año antes de la finalización de la vigencia.	Ley 27245: exige evaluación ex ante de sostenibilidad fiscal. Ley 32186 (Equilibrio Financiero): requiere análisis costo-beneficio previo.	El PL difiere la evaluación a un informe tardío, incumpliendo la exigencia de evaluación previa.
Constitucionalidad (arts. 74, 79, 103)	Afirma que no genera gasto adicional.	Art. 74: reserva de ley tributaria. Art. 79: prohibición de iniciativa de gasto congresal. Art. 103: proscripción de arbitrariedad normativa.	Configura iniciativa de gasto indirecta prohibida (art. 79), vulnera igualdad tributaria (art. 74) y contradice normas vigentes (art. 103).
Seguridad jurídica	Restablece régimen derogado (Ley 29285) y contradice Ley 32114.	Ley 32114: cerró definitivamente el régimen DCTP.	Genera conflicto normativo directo y afecta la seguridad jurídica del sistema tributario.

Impacto socioeconómico	Busca reducir costos de pasajes y mejorar conectividad.	Ley 30712: promueve conectividad mediante fideicomiso para infraestructura y estudios.	La finalidad es legítima, pero el instrumento elegido es inconstitucional y fiscalmente inviable; existen alternativas no tributarias vigentes.
-------------------------------	---	---	---

4.3.4. Dirección General Parlamentario- DIP

La Dirección General Parlamentario, a través del Área de Servicios de Investigación y Seguimiento Presupuestal del Congreso de la República, a través de la **Nota de Información Referencial N° 27/2025-2026-ASISP-DIP-CR**, refiere que la conectividad aérea en la Amazonía se encuentra altamente concentrada en los aeropuertos de **Iquitos, Pucallpa y Tarapoto**, que registran más de 20 mil operaciones anuales y cientos de miles de pasajeros, mientras que aeródromos como **Rodríguez de Mendoza, Juanjuí y Saposoa** presentan actividad mínima o nula, lo que evidencia la inviabilidad económica de sostener infraestructura aeroportuaria en zonas de baja demanda sin estudios de rentabilidad social y económica.

La Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT), respecto a la recaudación del Impuesto General a las Ventas (IGV) en los departamentos de la Amazonía (Amazonas, Loreto, Madre de Dios, San Martín y Ucayali) desde el 2018 hasta octubre del 2025, asciende a un total de S/ 166,857.2 Soles, experimentando un incremento de S/ 291,719.5 en el año 2022 y posteriormente en los siguientes años ha decrecido.

Impuesto General a las Ventas (IGV) recaudado por cada departamento de la selva: 2018-2025/oct (miles de soles)

Años	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025/oct.
Selva	166,857.2	170,793.2	179,237.2	248,615.7	291,719.5	237,616.3	246,766.6	24,850.5
IGV								
Amazonas	5,668.2	7,720.6	6,195.6	6,990.2	7,001.4	5,662.5	7,494.3	1,118.2
Loreto	41,712.2	31,176.0	33,710.8	45,673.2	44,411.0	39,013.2	40,188.6	3,881.1
Madre de Dios	14,631.9	15,136.0	11,408.2	16,336.3	15,136.1	9,331.3	10,783.5	1,199.7
San Martín	61,062.1	64,274.6	72,740.8	92,985.3	112,956.4	100,409.6	102,479.5	7,942.3
Ucayali	43,782.9	52,486.0	55,181.8	86,630.7	112,214.6	83,199.6	85,820.7	10,709.2

Incluye el Impuesto General a las Ventas por Cuenta Propia, No Domiciliados y Liquidaciones de compraventa, operaciones internas arroz, Impuesto Especial a las Ventas, Decreto de Urgencia N° 089-97/DCTP Fertilizantes) e Impuesto Promoción Municipal

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas de Administración Tributaria (SUNAT)/ Banco de la Nación

Elaboración: SUNAT – Oficina Nacional de Planeamiento y Estudios Económicos.

A15. Ingresos Tributarios recaudados por la SUNAT – Tributos Internos y Aduaneros, por Regiones, Información Tributaria – Ingresos Recaudados - SUNAT

Fuente: Nota de Información Referencial N° 27/2025-2026-ASISP-DIP-CR
https://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/nota_tributaria/cdro_A15.xlsx

La recaudación del **Impuesto General a las Ventas (IGV)** vinculada al transporte aéreo en la selva se concentra en los aeropuertos de mayor tráfico, (Iquitos, Pucallpa y Tarapoto) reforzando la necesidad de focalizar cualquier medida de compensación fiscal en terminales con sostenibilidad operativa, evitando comprometer recursos públicos en aeródromos con baja o nula actividad.

Lo recaudado, en los departamentos de Amazonas, Loreto, Madre de Dios, San Martín y Ucayali, el Impuesto General a las Ventas (IGV) durante los años señalados, asciende a un total de 166,857.2 soles, en 2018. Posteriormente, se observó un patrón de crecimiento de 291,719.5 soles, en 2022. Sin embargo, en los años siguientes, la recaudación decreció, alcanzando un total de 246,766.6 soles, en 2024. En octubre de 2025, se recaudó un total de 24,850.5 soles.

Tráfico aéreo de pasajeros, según aeropuerto de origen de los departamentos de la selva entre 2018 – 2025 ene/jun (número de pasajeros)

Aeropuerto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 ene/junio
Loreto – Iquitos (Crl. Francisco Secada Vignatta)	545,771	588,751	263,523	397,907	491,963	505,200	523,000	263,918
Madre de Dios - Puerto Maldonado - (Padre Aldamiz)	184,735	174,836	52,409	98,186	157,887	165,682	189,410	127,155
San Martín - Tarapoto - (Cadete FAP Guillermo Del Castillo Paredes)	413,555	454,935	176,518	327,791	453,283	533,689	591,998	287,976
Ucayali - Pucallpa - (Cap. FAP David A. Abensur Rengifo)	336,701	357,753	155,696	255,511	318,776	338,014	351,778	174,692

Fuente: MTC-Dirección General de Aeronáutica Civil

Elaboración: MTC-DGPP-Oficina de Estadística

Según la información publicada por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre del tráfico aéreo de pasajeros en los departamentos de Loreto, Madre de Dios, San Martín y Ucayali desde el año 2018 hasta junio de 2025, por aeropuerto de origen. El aeropuerto de Iquitos (Crl. Francisco Secada Vignetta), de Loreto, tuvo un número significativo de pasajeros durante los años señalados, llegando a 545,771 en el 2018, luego en los años posteriores se incrementó y llegó a 523,000 en 2024, mientras que la cifra total de pasajeros entre enero y setiembre de 2025 fue de 263,918.

Tráfico aéreo de pasajeros, según aeropuerto destino en los departamentos de la selva: 2018-2025 ene/jun (Número de pasajeros)

Aeropuerto	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 ene/junio
Loreto – Iquitos (Cr. Francisco Secada Vignatta)	536,599	578,951	266,446	383,174	464,805	483,219	502,902	253,670
Madre de Dios - Puerto Maldonado - (Padre Aldamiz)	161,687	161,890	52,114	94,254	152,601	156,309	187,564	126,069
San Martín - Tarapoto - (Cadete FAP Guillermo Del Castillo Paredes)	411,535	450,359	179,695	320,320	448,523	527,050	587,773	287,764
Ucayali - Pucallpa - (Cap. FAP David A. Abensur Rengifo)	333,562	354,261	155,134	252,226	311,908	332,502	347,848	173,597

Fuente: MTC-Dirección General de Aeronáutica Civil

Elaboración: MTC-DGPP-Oficina de Estadística

La Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre el tráfico aéreo de pasajeros en los departamentos de Loreto, Madre de Dios, San Martín y Ucayali, desde 2018 hasta junio de 2025, según el aeropuerto de destino. Del análisis de las cifras de pasajeros entre 2018 y 2024, se evidencia comportamientos diferenciados, dado que en Iquitos (Loreto), se observa un volumen alto y sostenido, con variaciones interanuales que reflejan la necesidad de reforzar infraestructura aeroportuaria y servicios de conectividad, mientras que en Puerto Maldonado (Madre de Dios), las cifras muestran fluctuaciones ligadas a la estacionalidad turística, con tendencia de recuperación hacia 2024, lo que exige políticas de promoción turística y coordinación con la oferta hotelera. En Tarapoto (San Martín), se registra un crecimiento robusto y sostenido, consolidándose como hub amazónico de conectividad aérea, lo que demanda ampliación de capacidad y gestión de frecuencias; y en Pucallpa (Ucayali), se aprecia un incremento moderado y estable, que requiere mejoras en servicios complementarios y seguridad operacional.

En tanto, que las cifras parciales de 2025 (enero–setiembre) deben ser interpretadas con cautela, pues no constituyen cierre anual; en consecuencia, cualquier inferencia debe consignar su carácter provisional y, de ser necesario, anualizarse con metodología transparente, conforme al principio de razonabilidad y motivación suficiente.

4.3.5. Banco Central de Reserva del Perú - BCRP

Mediante **Oficio N° 0007-2026-BCRP**, de fecha 28 de enero de 2026, el Banco Central de Reserva del Perú – BCR, firmado por su presidente Julio Velarde Flores, emite opinión

técnico-legal de la institución y absuelva las cinco preguntas relacionadas a la medida propuesta en el proyecto de ley: i) ¿la implementación del régimen de compensación fiscal mediante Documentos Cancelatorios del Tesoro Público (DCTP) podría generar presiones inflacionarias en el corto o mediano plazo?, ii) ¿la reinstauración de un esquema derogado podría generar inseguridad jurídica y afectar la confianza de inversionistas y agentes económicos?, iii) ¿la reinstauración de un esquema derogado y la derogación de uno vigente afecta la credibilidad de la política fiscal y monetaria?, iv) ¿qué riesgos se identifican respecto a la consistencia del Marco Macroeconómico Multianual y la disciplina fiscal? y, v) ¿qué efectos tendría la medida sobre la estabilidad de precios y la formación de expectativas inflacionarias?

La presidencia del BCR, sostiene que el proyecto de ley propone establecer un régimen similar al que existió previamente, dispuesto por la Ley N° 29285 promulgada en noviembre de 2008 a iniciativa del Poder Ejecutivo, que estableció la emisión de documentos cancelatorios para la cancelación del IGV que grava el servicio de transporte aéreo desde y hacia Iquitos que sea contratado en el país, cuyo beneficio fue ampliado en el 2011 para incluir al servicio de pasajeros a Tambopata, Madre de Dios y al servicio de carga al mismo destino y a Ucayali mediante Ley N° 29721.

El beneficio establecido por la Ley N° 29285 fue creado inicialmente con una vigencia de seis años, hasta el 2014, y posteriormente prorrogado por la Ley N° 30269 por un periodo adicional de tres años. En diciembre de 2017, mediante la Ley N° 30792, se restableció su aplicación durante el año 2018 y se dispuso su sustitución, a partir de 2019, por una transferencia anual al Gobierno Regional de Loreto, con vigencia hasta el año 2031, conforme a lo previsto en la Ley N° 30712. La transferencia se ejecuta a través de un fideicomiso, mecanismo diseñado para otorgar mayor previsibilidad presupuestal y optimizar la focalización del gasto público, dado que en el año 2025 el Fideicomiso contaba con alrededor de S/ 70 millones.

El proyecto de ley actualmente en debate propone derogar este esquema de transferencia y, en su lugar, reintroducir la emisión de documentos cancelatorios como modalidad de cumplimiento, y de esta forma la medida propuesta en el proyecto de ley sustituye una transferencia al gobierno regional de Loreto para el **otorgamiento de un subsidio a las empresas de transporte aéreo que tengan rutas a Iquitos**. La exoneración consiste en la entrega de documentos valorados por un monto equivalente al IGV que estas empresas cargan a sus clientes por las vuelos que conectan Iquitos con otros destinos en el Perú. Estos documentos valorados se pueden emplear para cancelar cualquier obligación tributaria, y, de surgir algún monto no utilizado, las empresas pueden solicitar su intercambio por notas de crédito negociables. El BCR, refiere que en el proyecto se propone que este beneficio tenga un plazo de cinco años renovables de acuerdo con el resultado del informe evaluativo del MEF, sin que se establezcan criterios explícitos de desempeño, cobertura o eficiencia del subsidio, y señala:

"(...)

- a. **No es efectiva para lograr el objetivo del Proyecto.** La medida no exonera del IGV a los pasajes que compran las personas desde o hacia Iquitos. En efecto, los pasajeros seguirán pagando IGV en sus boletos, pero las empresas recibirán documentos cancelatorios por un monto equivalente al débito fiscal de esas transacciones. Los pasajeros solo se beneficiarían si las empresas reducen sus precios de venta antes de IGV que ofrecen a sus clientes. En tal sentido, no es claro que la medida sea efectiva para aumentar la conectividad aérea desde y hacia Iquitos, objetivo explícito del presente proyecto de ley. En 2017, cuando se discutía la extensión de la exoneración tributaria y su reemplazo por una transferencia, se utilizaron datos estadísticos del MTC del periodo 2002-2016, que señalaban que el crecimiento en el número de pasajeros hacia y desde las aeropuertos de Iquitos y Madre de Dios (que gozaban del beneficio de las documentos cancelatorios) había sido mucho menor que crecimiento observado en el número de pasajeros a otros destinos que no gozaban del beneficio.
- b. **Es regresiva.** El gobierno regional recibiría menos recursos que se destinan a inversión en proyectos relacionados a infraestructura de transporte de la región. Sustituir una transferencia al gobierno regional para un subsidio a las empresas de transporte resultaría en una medida regresiva, pues los recursos pasarían de destinarse a infraestructura de transporte que beneficia en principio a toda la población de la región, a subsidiar empresas del sector de transporte aéreo.
- c. **Debe evaluarse a la luz del principio constitucional que prohíbe la iniciativa de gasto del Congreso de la República.** El proyecto reemplaza una transferencia por un subsidio a través de la emisión de documentos cancelatorios. La emisión y entrega de documentos cancelatorios al sector privado constituye un nuevo rubro de gasto del gobierno (una transferencia corriente al sector privado). Par esta razón consideramos necesario evaluar si la propuesta es consistente con lo previsto en el artículo 79° de la Constitución, que establece que el Congreso no tiene iniciativa de gasto. Sobre este tema el Tribunal Constitucional ha argumentado que es necesaria la coordinación con el Poder Ejecutivo para que el Poder Legislativo apruebe normas que crean gasto público, o que afecten la programación multianual presupuestaria. Asimismo, la Constitución señala que el Poder Ejecutivo administra la hacienda pública (artículo 118° numeral 17), por lo que la aprobación de gastos por parte del Congreso sin su participación podría no ser consistente con este mandato. Al respecto cabe mencionar que la Ley N° 29285, que introdujo el mecanismo de documentos cancelatorios 2009, partió de una iniciativa legislativa del Poder Ejecutivo, lo que no ocurriría en el caso de este proyecto de ley.
- d. **Genera mayores gastos administrativos.** De otro lado, el uso de beneficios sectoriales (en este caso a las empresas de transporte aéreo) tiene efectos no deseados como por ejemplo el aumento del costo de la administración del beneficio pues se tendrán que asignar recursos para el control y fiscalización de la correcta aplicación de este; y beneficios de este tipo tienden a sentar precedentes y a incentivar que otras regiones presionen por tratamientos similares como ya ocurrió en el 2011."

De otro lado, el BCR en atención al pedido de opinión institucional formulado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, absuelve en los siguientes términos:

¿Si la implementación del régimen de compensación fiscal mediante Documentos Cancelatorios del Tesoro Público (DCTP) podría generar presiones inflacionarias en el corto o mediano plazo? El BCR señala: *"la acumulación de medidas fiscales que causan más gastos o menos ingresos dificultan la consolidación fiscal, lo que a la larga puede minar la estabilidad macroeconómica y dificultar el control de la inflación."*

¿Si la reinstauración de un esquema derogado podría generar inseguridad jurídica y afectar la confianza de inversionistas y agentes económicos?, sostiene que *"los cambios continuos de las normas y regulaciones incrementan la incertidumbre y afectan la confianza. Asimismo, si el cambio es parte de un conjunto amplio de medidas fiscales expansivas aprobadas por el Congreso ello puede generar un efecto negativo sobre el clima de negocios."*

¿Si la reinstauración de un esquema derogado y la derogación de uno vigente afecta la credibilidad de la política fiscal y monetaria? Refiere: *"la percepción de que el Poder Ejecutivo no tiene el control de la hacienda pública y no puede participar en el diseño y la aprobación de medidas con impacto fiscal es lo que afecta la credibilidad del marco fiscal vigente, elemento clave para la formación de expectativas de las agentes económicos."*

¿Qué riesgos se identifican con la consistencia del Marco Macroeconómico Multianual (MMM) y la disciplina fiscal? reitera que, *"es la acumulación de medidas de este tipo la que representa un riesgo a la proyección central del MMM y dificulta la consolidación fiscal."*

¿Qué efectos tendría la medida sobre la estabilidad de precios y la formación de expectativas inflacionarias?, el BCR opina que *"la frecuencia y magnitud de las medidas fiscales aprobadas por el Congreso, tal como ha señalado recientemente el Consejo Fiscal, son las que pueden afectar adversamente el desempeño fiscal en los próximos años y con ello dificultar el control de la inflación."*

En conclusión, el BCR considera que la medida **no resulta efectiva para alcanzar los objetivos del Proyecto**, que tiene carácter regresivo, genera costos administrativos adicionales, no contribuye al proceso de consolidación fiscal, y podría afectar la credibilidad en el marco fiscal, al debilitar el rol del Poder Ejecutivo en el diseño y aprobación de medidas de política con impacto fiscal.

V. ANÁLISIS DE LA PROPOSICIÓN LEGISLATIVA

5.1. Análisis técnico

5.1.1. Problemática actual identificada en el Proyecto de Ley

La problemática que el Proyecto de Ley 11271/2024-CR pretende atender se centra en el aislamiento estructural de Iquitos, los altos costos del transporte aéreo y la brecha de conectividad que afecta la competitividad regional y el acceso equitativo a servicios básicos, configurando un desafío de integración territorial que exige soluciones compatibles con el marco constitucional y la disciplina fiscal. Señala que la ciudad de Iquitos, capital del departamento de Loreto, carece de conexión terrestre permanente con el resto del territorio

nacional. Su acceso depende exclusivamente de la vía aérea o fluvial, situación que configura un aislamiento geográfico que limita la integración territorial y vulnera el principio de igualdad en el acceso a servicios públicos básicos.

El servicio de transporte aéreo hacia y desde Iquitos presenta tarifas significativamente más elevadas que las aplicadas en otras rutas nacionales, ello restringe el acceso equitativo de la población a servicios esenciales como salud, educación y comercio, afectando el ejercicio de derechos fundamentales y generando una carga económica desproporcionada para los habitantes de la región, es decir, los altos costos del transporte aéreo, directamente afecta a la población.

La ausencia de alternativas eficientes de transporte encarece el traslado de personas y bienes, incrementa los costos logísticos y limita la competitividad regional de Loreto frente a otras regiones. Esta situación repercute negativamente en el turismo, la inversión y el desarrollo económico local, profundizando la desigualdad territorial y contraviniendo los mandatos constitucionales de integración nacional y desarrollo equilibrado, señalados en los artículos 44 y 58 de la Constitución Política.

5.1.2. Solución propuesta en el Proyecto de Ley

El mecanismo de solución que se propone en el proyecto de ley es de neutralizar el efecto del Impuesto General a las Ventas (IGV) en la adquisición de pasajes aéreos desde y hacia la ciudad de Iquitos, mediante la emisión de Documentos Cancelatorios – Tesoro Público (DCTP). Dichos instrumentos serían otorgados por el Ministerio de Economía y Finanzas a las empresas de transporte aéreo debidamente habilitadas, para ser aplicados al pago de sus obligaciones tributarias ante la SUNAT. En la práctica, este mecanismo constituye una exoneración tributaria indirecta, al trasladar el costo fiscal al Tesoro Público, lo que implica una reducción de ingresos fiscales futuros y la creación de un beneficio económico sectorial.

En el proyecto de ley se sostiene como objetivo principal la reducción del costo de los pasajes aéreos hacia y desde Iquitos, con el propósito de garantizar un acceso equitativo al transporte aéreo para la población de Loreto, así como promover el desarrollo económico y turístico de la región; sin embargo, desde el punto de vista jurídico y técnico, la medida no acredita una evaluación ex ante de impacto fiscal ni socioeconómico, contraviniendo las exigencias de la Ley N° 27245, Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal y la Ley N° 32186, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público. Asimismo, al establecer un régimen de compensación ya derogado por la Ley N° 32114, se configura un conflicto normativo directo y se vulnera el principio de seguridad jurídica en materia tributaria.

El mecanismo de compensación fiscal temporal mediante DCTP, aunque persigue una finalidad legítima de integración territorial y reducción de costos de conectividad, constituye una exoneración tributaria encubierta, carece de sustento técnico-financiero y contraviene normas constitucionales y legales vigentes, lo que refuerza la tesis de la **INHIBICIÓN**.

5.1.3. Problema jurídico de fondo

Si bien la finalidad declarada del Proyecto de Ley 11271/2024-CR, es de mejorar la conectividad aérea de la ciudad de Iquitos y reducir los costos de transporte, resulta legítima desde la perspectiva de integración territorial y equidad social, el mecanismo escogido para

alcanzarla, genera serios conflictos constitucionales y legales, como la compensación fiscal mediante Documentos Cancelatorios – Tesoro Público (DCTP) que constituye en la práctica una exoneración indirecta del Impuesto General a las Ventas (IGV), sin observar los requisitos de temporalidad, razonabilidad y evaluación previa de impacto fiscal exigidos por el artículo 74 de la Constitución Política del Perú y por la Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal.

La propuesta configura una iniciativa de gasto público indirecta, al trasladar el costo fiscal al Tesoro Público, lo cual está expresamente limitado a los congresistas por el artículo 79 de la Constitución Política, que prohíbe crear o aumentar gastos públicos mediante iniciativa parlamentaria.

El proyecto pretende reinstaurar un régimen de compensación ya cerrado por la Ley N° 32114, que derogó definitivamente el uso de DCTP en la ruta hacia Iquitos, y además derogar la Ley N° 30712, que actualmente financia obras de conectividad mediante un fideicomiso con COFIDE. Esta superposición normativa genera inseguridad jurídica y afecta la coherencia del sistema tributario y fiscal vigente.

5.1.4. Análisis del texto sustitutorio presentado por la autora del Proyecto de Ley

Mediante el Oficio N° 403-2025-2026-MAG-CR, la autora del Proyecto de Ley, ha formulado un texto sustitutorio, que recoge las observaciones del Ministerio de Economía y Finanzas, a través del Oficio N° 4172-2025-EF/13.01, Memorando N° 142-2025-EF/52.03 y el Informe N° 0834-2025-EF/50.04, delimitando el ámbito de aplicación exclusivamente al transporte aéreo de pasajeros desde o hacia Iquitos, y precisando que el financiamiento se realizará con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Economía y Finanzas, mediante Documentos Cancelatorios – Tesoro Público, por el periodo de cinco (5) años.

En la primera disposición complementaria final, propone establecer que el Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo de noventa (90) días mediante decreto supremo refrendado por el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, asegurando la operatividad de la norma y la coordinación intersectorial.

En la segunda disposición complementaria del proyecto original proponía la derogación de la Ley N° 30712, norma que otorga financiamiento anual al Gobierno Regional de Loreto mediante fideicomiso para infraestructura vial; sin embargo, su derogación afectaría la continuidad de proyectos estratégicos como la Carretera Iquitos–Saramiriza, contraviniendo el principio de no regresividad en materia de inversión pública y el artículo 103 de la Constitución sobre seguridad jurídica, razón por la cual propone desestimar dicha derogación. En razón a ello, el texto sustitutorio atiende las observaciones técnicas del MEF, con la finalidad de garantizar sostenibilidad fiscal, preservando la vigencia de la Ley N° 30712 y fortalece la coherencia normativa, configurando un equilibrio entre la promoción de la conectividad aérea y la protección de la inversión pública regional.

La propuesta materia del Oficio N° 403-2025-2026-MAG-CR introduce un texto sustitutorio que corrige la derogatoria de la Ley N° 30712, pero mantiene un diseño normativo de compensación fiscal vía Documentos Cancelatorios–Tesoro Público (DCTP) con efectos tributarios y presupuestarios. Por su naturaleza, la iniciativa excede la competencia material de la Comisión de Transportes y Comunicaciones y exige tratamiento principal por la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, con sujeción estricta al marco constitucional y de responsabilidad fiscal.

A continuación, se presenta una matriz comparativa del Proyecto de Ley 11271/2024-CR en su texto original versus el texto sustitutorio.

Artículo	Texto original	Texto sustitutorio propuesto	Comentario técnico-jurídico
Art. 3 – Ámbito de aplicación	Beneficio exclusivo para transporte aéreo de pasajeros contratado en el país, con origen o destino en Iquitos.	Precisa que el beneficio se aplica exclusivamente al transporte aéreo de pasajeros desde o hacia Iquitos, con origen o destino final dentro del territorio nacional.	El sustitutorio delimita el ámbito de aplicación, evitando interpretaciones extensivas.
Art. 4 – Emisión de DCTP	Autoriza al MEF a emitir Documentos Cancelatorios – Tesoro Público (DCTP) por el monto equivalente al IGV trasladado al consumidor final.	Mantiene la autorización, pero enfatiza que el financiamiento se realizará con cargo al presupuesto institucional del MEF.	El sustitutorio corrige la contradicción señalada por el MEF y aclara que el financiamiento proviene del presupuesto institucional
Art. 6 – Financiamiento	Señala que se financiará con cargo al presupuesto institucional del MEF “sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público”.	Precisa que el MEF podrá incorporar recursos mediante decreto supremo, garantizando disponibilidad presupuestal.	El sustitutorio propone que la medida se ejecuta dentro de la programación presupuestaria aprobada.
Primera Disposición Complementaria	Reglamentación en 90 días vía decreto supremo refrendado	Mantiene la misma disposición.	No hay variación sustantiva. Se mantiene la técnica
– Reglamentación	por MEF y MTC.		normativa adecuada
Segunda Disposición Complementaria – Derogación de la Ley N° 30712	Deroga la Ley N° 30712 y normas conexas.	Se solicita desestimar la derogación, preservando la vigencia de la Ley N° 30712 que financia proyectos de infraestructura vial en Loreto mediante fideicomiso.	El sustitutorio evita un retroceso normativo y protege la continuidad de proyectos estratégicos. Se aplica el principio de no regresividad y seguridad jurídica

La compensación fiscal que neutraliza el IGV mediante DCTP, y su financiamiento con cargo al presupuesto del MEF, integran materias de política tributaria, tesorería, recaudación y equilibrio presupuestario, reservadas al sector Economía y Finanzas y al Poder Ejecutivo en lo relativo a iniciativa de gasto, y en razón a ello, la Presidencia del Consejo de Ministros se inhibe de emitir opinión por falta de competencia sustantiva en materia tributaria y transporte aéreo, lo que refuerza que la evaluación técnica debe recaer en los sectores MEF/MTC y, en sede parlamentaria, en la Comisión de Economía.

La autorización al MEF para emitir DCTP y su uso exclusivo ante SUNAT traslada costo fiscal al Tesoro y reduce recaudación efectiva del IGV; ello constituye iniciativa de gasto indirecta proscrita para el Congreso conforme establece el artículo 79 de la Constitución Política.

La iniciativa, aun con el texto sustitutorio que excluye la derogatoria de la Ley N° 30712, mantiene un núcleo tributario-presupuestario que excede la competencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones. Los temas de equilibrio presupuestario, legalidad tributaria, evaluación previa y régimen de responsabilidad fiscal corresponden al ámbito de otra comisión dictaminadora, por lo que no corresponde que esta comisión se pronuncie sobre dichas materias que conforman el núcleo de la iniciativa legislativa en estudio.

5.2. Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la proposición

La propuesta atiende una necesidad legítima de conectividad, pero carece de viabilidad jurídica y fiscal, y resulta inoportuna frente a los mecanismos vigentes de financiamiento.

5.2.1. Necesidad de la iniciativa legislativa

La iniciativa parte de un problema real, que es el aislamiento de la ciudad de Iquitos, que carece de conexión terrestre permanente con el resto del país y depende exclusivamente de la vía aérea o fluvial. Esta situación genera altos costos de transporte aéreo, restringe el acceso equitativo de la población a servicios básicos y limita la competitividad regional y el desarrollo turístico. En ese sentido, la necesidad de mejorar la conectividad de Loreto es legítima y responde a un mandato constitucional de integración territorial y reducción de desigualdades, en consonancia con los artículos 44 y 58 de la Constitución Política.

5.2.2. Viabilidad jurídica, técnica y presupuestal

El mecanismo propuesto de neutralizar el IGV mediante Documentos Cancelatorios – Tesoro Público (DCTP), resulta jurídicamente inviable por las siguientes razones:

- Configura una exoneración tributaria encubierta, sin cumplir los requisitos de temporalidad y evaluación fiscal exigidos por el artículo 74 de la Constitución Política.
- Constituye una iniciativa de gasto público indirecta prohibida para el Congreso de la República, conforme al artículo 79 de la Constitución Política.
- Contradice normas vigentes como la Ley N° 32114, que cerró definitivamente el régimen de compensación vía DCTP, y la Ley N° 30712, que financia obras de conectividad mediante fideicomiso con COFIDE.
- Carece de evaluación ex ante de impacto fiscal y costo-beneficio, contraviniendo la Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal, y la Ley N° 32186, Ley de Equilibrio Financiero del Presupuesto del Sector Público.

En consecuencia, aunque la finalidad es legítima, el instrumento elegido es incompatible con el marco constitucional y legal vigente, lo que hace inviable su implementación.

5.2.3. Oportunidad política y sectorial

La propuesta se presenta en un contexto en el que ya existe un mecanismo vigente, como es el fideicomiso sectorial creado por la Ley N° 30712, que canaliza recursos para infraestructura y estudios de conectividad en Loreto. La derogación de dicho esquema para reinstaurar un régimen de compensación derogado genera inseguridad jurídica y compromete la sostenibilidad fiscal. La oportunidad de la medida es, por tanto, cuestionable, pues sustituye un instrumento transparente y de largo plazo por un beneficio tributario temporal y regresivo, que podría ser anulado por control constitucional.

5.3. Análisis desde la perspectiva Marco Macroeconómico Multianual 2026-2029

La información oficial utilizada proviene de fuentes especializadas del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), lo que otorga validez técnica y probatoria al análisis, en cumplimiento del deber de motivación de los actos legislativos, para que en aplicación del principio de racionalidad en el gasto público, resulta jurídicamente necesario que las políticas de inversión y conectividad en la Amazonía se sustenten en estudios de rentabilidad social y económica, evitando la asignación de recursos a proyectos con baja viabilidad.

La Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal establece reglas de disciplina fiscal, límites de endeudamiento y metas de déficit que deben observarse en la formulación del Marco Macroeconómico Multianual 2026-2029, y las proyecciones de crecimiento económico, inflación, tipo de cambio y balanza comercial constituyen supuestos macroeconómicos que sustentan la programación presupuestal, siendo necesario advertir la metodología empleada y los escenarios alternativos para asegurar la viabilidad de una iniciativa de Ley.

El Ministerio de Economía y Finanzas proyecta que la economía peruana crecerá 3,5% en el 2025 y 3,2% en el 2026, impulsada principalmente por la inversión minera y de infraestructura, debiendo reducirse el déficit fiscal progresivamente, pasando de 2,2% del PBI en el 2025 hacia niveles cercanos al 2,0% en el 2026, alineados con las reglas de disciplina fiscal, que debe ser de observancia obligatoria para las iniciativas legislativas vinculados con materia tributaria. En este caso, el proyecto de ley materia de análisis no resulta concordante con estas reglas fiscales.

Según el Marco Macroeconómico Multianual 2026-2029, proyecta un déficit fiscal en torno al 2.0% del PBI, con reducción progresiva y deuda pública estable alrededor del 32.0% del PBI, que es un nivel considerable, en cumplimiento del principio de equilibrio presupuestario previsto en el artículo 78 de la Constitución Política del Perú, mientras que las proyecciones de inflación se ubican en el rango meta del Banco Central de Reserva, entre 2 % y 3 % anual, asegurando estabilidad de precios y previsibilidad para la programación presupuestal; por lo que resulta indispensable garantizar la estabilidad macroeconómica y la previsión de medidas de mitigación.

En ese contexto, el Proyecto de Ley 11271/2024-CR que autoriza la emisión de **Documentos Cancelatorios del Tesoro Público (DCTP)** equivalentes al IGV trasladado al consumidor final en pasajes aéreos desde o hacia Iquitos, implica gasto adicional no previsto en la programación multianual 2026-2029, contraviniendo el principio de equilibrio presupuestario y la Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal.

Si bien la finalidad social de la iniciativa legislativa propone la equidad territorial y reducción de brechas de conectividad en Iquitos, es legítima y compatible con los objetivos de inclusión del Marco Macroeconómico Multianual, la fórmula financiera propuesta resulta inconstitucional e inviable por vulnerar principios de sostenibilidad fiscal, equilibrio presupuestario y seguridad jurídica.

5.4. Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

De aprobarse la norma propuesta en el Proyecto de Ley 11271/2024-CR, la vigencia de la norma generaría efectos jurídicos, fiscales e institucionales que deben ser analizados en el marco constitucional y legal vigente, porque la emisión de Documentos Cancelatorios – Tesoro Público (DCTP) equivalentes al IGV trasladado en la venta de pasajes aéreos desde y hacia Iquitos implicaría una reducción directa de ingresos tributarios y una obligación de financiamiento adicional para el Tesoro Público, y ese efecto contraviene el principio de equilibrio presupuestario recogido en el artículo 78 de la Constitución Política, y podría generar un déficit en la recaudación.

La propuesta de derogación de la Ley N° 30712 desmantelaría el fideicomiso vigente con COFIDE, que financia proyectos de infraestructura y estudios de conectividad en Loreto, como la carretera Iquitos–Saramiriza. Ello afectaría directamente la planificación de obras estratégicas y la continuidad de inversiones públicas, debilitando la capacidad del Estado para atender de manera sostenible la problemática de conectividad regional.

El efecto jurídico de la propuesta configuraría una exoneración tributaria encubierta sin evaluación ex ante, vulnerando el artículo 74 de la Constitución Política, y se materializa una iniciativa de gasto público indirecta prohibida por el artículo 79 de la Carta Magna, y con el restablecimiento de un régimen derogado por la Ley N° 32114 genera además inseguridad jurídica y contradicción normativa, afectando la estabilidad del sistema tributario.

En la materia económico y social, si bien la finalidad declarada es reducir el costo de los pasajes aéreos y mejorar la conectividad de Iquitos, la medida carece de sostenibilidad fiscal y podría ser anulada por control constitucional, y esto generaría contingencias en los balances de las aerolíneas beneficiadas y eventuales devoluciones, afectando la confianza de los agentes económicos y generando incertidumbre para los usuarios del servicio.

De otro lado, la iniciativa no se alinea con las políticas de Estado del Acuerdo Nacional, pues desconoce la responsabilidad fiscal, la estabilidad macroeconómica y la coherencia normativa, pilares esenciales para el desarrollo sostenible.

5.5. Análisis costo - beneficio

El análisis costo beneficio del Proyecto de Ley 11271/2024 CR, evidencia que, si bien la finalidad declarada de la iniciativa es legítima, reducir el costo de los pasajes aéreos desde y hacia la ciudad de Iquitos, garantizar acceso equitativo al transporte aéreo y promover el desarrollo económico y turístico de Loreto los costos fiscales, institucionales y jurídicos que genera superan ampliamente los beneficios sociales invocados.

La compensación fiscal mediante Documentos Cancelatorios – Tesoro Público (DCTP) implica una reducción efectiva de ingresos tributarios por concepto de IGV en la ruta aérea hacia/desde Iquitos. **Este costo se traslada al Tesoro Público**, generando una obligación

de financiamiento que no cuenta con previsión en la Programación Multianual Presupuestaria 2026-2029, contraviniendo el **principio de equilibrio presupuestario**, establecido en el artículo 78 de la Constitución Política, y el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1440, lo que compromete la sostenibilidad de las finanzas públicas.

En el plano institucional, la derogación de la Ley N° 30712 dismantela el fideicomiso vigente con COFIDE, que financia estudios y obras de conectividad en Loreto, generando un vacío en la planificación de infraestructura y afectando directamente proyectos estratégicos como la carretera Iquitos–Saramiriza, con impacto negativo en el desarrollo regional.

En el plano jurídico, la medida configura una exoneración tributaria encubierta del IGV sin evaluación ex ante, vulnerando el artículo 74 de la Constitución Política y la Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal, además de constituir una iniciativa de gasto público indirecta prohibida por el artículo 79 de la Constitución Política, lo que expone al Congreso a cuestionamientos de inconstitucionalidad;

Además, la reinstauración de un régimen derogado por la Ley N° 32114 genera inseguridad jurídica y contradicción normativa, afectando la estabilidad del sistema tributario y la confianza de los agentes económicos, en tanto las aerolíneas podrían recibir beneficios que luego sean anulados por control constitucional, generando contingencias en sus balances y eventuales devoluciones;

El análisis costo-beneficio demuestra que los costos fiscales, institucionales y jurídicos superan los beneficios sociales declarados, configurando una iniciativa inconstitucional, financieramente insostenible e incompatible con el marco normativo vigente.

Igualmente, las **opiniones técnicas del Ministerio de Economía y Finanzas y del Banco Central de Reserva del Perú** coinciden en advertir su **inviabilidad e inconstitucionalidad**, señalando que la medida comprometería la estabilidad fiscal y la sostenibilidad de las cuentas públicas. Además, introduciría **distorsiones en el mercado aéreo** al establecer subsidios carentes de evaluación costo-beneficio y de financiamiento explícito. Por el contrario, en su lugar, el Poder Ejecutivo y el Gobierno Regional de Loreto deben fortalecer el fideicomiso sectorial establecido por la Ley N° 30712 y evaluar la implementación de instrumentos alternativos de carácter no tributario y focalizado —tales como subsidios a la demanda según nivel socioeconómico, medidas de mejora de la competencia y transparencia tarifaria, así como inversión y gestión aeroportuaria—, siempre bajo la condición de una evaluación ex ante del costo fiscal y la incorporación de mecanismos de rendición de cuentas.

En resumen, se puede señalar lo siguiente:

1. El artículo 74 de la Constitución Política del Perú, consagra el principio de reserva de ley en materia tributaria, estableciendo que únicamente mediante norma con rango de ley pueden crearse, modificarse o suprimirse tributos, así como otorgarse exoneraciones o beneficios fiscales, los cuales deben ser necesariamente temporales y sustentarse en razones de interés público debidamente evaluadas. En ese sentido, la iniciativa legislativa bajo análisis dispone la creación de un beneficio fiscal consistente en la emisión de Documentos Cancelatorios – Tesoro Público, cuyo efecto práctico es neutralizar el pago del Impuesto General a las Ventas (IGV) en los pasajes aéreos desde o hacia la ciudad de Iquitos. Aunque formalmente se presenta como una compensación, en la realidad jurídica y económica constituye una exoneración tributaria encubierta, sujeta a las exigencias constitucionales de temporalidad, evaluación previa del costo

fiscal y justificación técnica, requisitos que no se encuentran satisfechos en el proyecto.

2. El artículo 79 de la Constitución Política del Perú, establece la prohibición de iniciativa de gasto por parte de los congresistas, reservando al Poder Ejecutivo la facultad exclusiva de proponer medidas que impliquen creación, incremento o afectación de recursos públicos. En ese marco, la iniciativa legislativa bajo análisis autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas a emitir Documentos Cancelatorios – Tesoro Público y a financiar la medida con cargo a su presupuesto institucional. Si bien se sostiene que la propuesta no genera gasto adicional, en la práctica produce una disminución de ingresos tributarios al neutralizar la recaudación del Impuesto General a las Ventas (IGV) en los pasajes aéreos desde o hacia Iquitos. Esta afectación de la recaudación configura una forma de iniciativa de gasto indirecta, proscrita por el artículo 79, al comprometer el equilibrio presupuestario sin iniciativa del Poder Ejecutivo.
3. La Ley N° 27245, Ley de Responsabilidad y Transparencia Fiscal, y sus modificatorias, dispone que toda medida legislativa que implique una disminución en la recaudación tributaria debe estar acompañada de un análisis previo de sostenibilidad fiscal que permita evaluar su impacto en el equilibrio de las finanzas públicas. En ese sentido, el Proyecto de Ley 11271/2024-CR carece de un estudio técnico ex ante que cuantifique el costo fiscal y valore la viabilidad de la medida, limitándose a diferir la evaluación a un informe posterior del Ministerio de Economía y Finanzas. Esta omisión vulnera directamente el marco normativo de responsabilidad fiscal, al impedir que el Congreso cuente con información suficiente para adoptar decisiones compatibles con la disciplina y transparencia presupuestaria exigidas por la ley.
4. El Proyecto de Ley 11271/2024-CR compromete ingresos fiscales futuros al disponer la reducción de la recaudación del Impuesto General a las Ventas (IGV) aplicable a los pasajes aéreos en rutas desde y hacia la ciudad de Iquitos. Tal disminución de ingresos tributarios afecta directamente el principio de equilibrio financiero previsto en la normativa presupuestaria, en la medida en que no se establece una fuente alternativa de financiamiento ni mecanismos compensatorios que aseguren la neutralidad fiscal de la medida. En consecuencia, la iniciativa contraviene las reglas de disciplina y sostenibilidad presupuestaria que rigen la gestión de las finanzas públicas.
5. La Ley N° 32114 derogó de manera expresa la Ley N° 29285 y cerró definitivamente el régimen de exoneración del Impuesto General a las Ventas (IGV) mediante Documentos Cancelatorios – Tesoro Público aplicable a los pasajes aéreos desde y hacia la ciudad de Iquitos. En ese contexto, la iniciativa pretende restablecer la vigencia de un esquema legal ya derogado, lo que genera un conflicto normativo directo con el ordenamiento vigente y vulnera el principio de seguridad jurídica, al introducir incertidumbre respecto de la estabilidad y coherencia del sistema tributario.
6. La iniciativa legislativa contraviene lo dispuesto en el artículo 74 de la Constitución Política del Perú, en cuanto al principio de igualdad en materia tributaria, al establecer un beneficio fiscal aplicable exclusivamente a los pasajes aéreos desde y hacia la ciudad de Iquitos. Esta focalización geográfica, al no extenderse a otras localidades con similares condiciones de aislamiento estructural -como el distrito de Purús en la región Ucayali-, configura un trato desigual que carece de justificación objetiva y razonable. La denominada discriminación positiva, para ser constitucionalmente válida, exige una fundamentación técnica que acredite su idoneidad, necesidad y proporcionalidad. En

Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/03/2026 16:11:46-0500

Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria "Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
Antonieta FAU 20161740126 soft "Año de la Esperanza y el Fortalecimiento de la Democracia"
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/03/2026 17:22:11-0500

ausencia de dicha justificación, la medida se expone a un eventual control de constitucionalidad por vulnerar el principio de igualdad tributaria.

Las consecuencias jurídicas derivadas de la aprobación del Proyecto de Ley 11271/2024-CR se materializarían en el ámbito del control constitucional, a través de una eventual acción de inconstitucionalidad ante el Tribunal Constitucional. Dicho órgano podría declarar la norma contraria a la Constitución por tres razones principales: (i) la vulneración del principio de igualdad tributaria, al establecer un beneficio exclusivo para una localidad sin justificación objetiva y proporcional; (ii) la reinstauración arbitraria de un régimen de exoneración previamente derogado, sin sustento técnico ni evaluación de impacto fiscal; y (iii) la configuración de una iniciativa legislativa que genera gasto público indirecto, prohibida expresamente por el artículo 79 de la Constitución Política del Perú. En consecuencia, la norma se expone a ser expulsada del ordenamiento jurídico por inconstitucionalidad.

La emisión de Documentos Cancelatorios – Tesoro Público (DCTP) prevista en el Proyecto de Ley 11271/2024-CR impacta directamente en la recaudación y en la administración tributaria, al introducir un mecanismo excepcional que altera el flujo de ingresos del Impuesto General a las Ventas (IGV). En ese contexto, la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT) podría cuestionar la operatividad de la norma por la ausencia de una reglamentación clara que garantice su aplicación uniforme, así como por la contradicción expresa con la Ley N° 32114, que derogó el régimen de exoneración vía DCTP para Iquitos. En consecuencia, la aprobación de la iniciativa generaría un conflicto institucional con la SUNAT y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), comprometiendo la coherencia del sistema tributario y la seguridad jurídica en la gestión fiscal.

En consecuencia, la iniciativa legislativa carece de viabilidad económica y presupuestal, vulnera principios de sostenibilidad fiscal y equilibrio presupuestario, omite requisitos técnicos indispensables, y afecta recursos ya comprometidos para proyectos estratégicos, resultando jurídica y económicamente inviable.

VI. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, y de conformidad con lo establecido en el literal c) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, la Comisión de Transportes y Comunicaciones recomienda aprobar este dictamen de **INHIBICIÓN**.

Dase cuenta

Sala de Comisión

Lima, 16 de marzo de 2026.



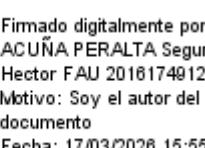
Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/03/2026 15:31:29-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/03/2026 12:51:55-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol Ivett FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/03/2026 15:37:03-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo Hector FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/03/2026 15:55:40-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/03/2026 16:47:23-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/03/2026 11:12:51-0500