



GRUPO PARLAMENTARIO RENOVACIÓN POPULAR

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo"



**LEY QUE MODIFICA LA LEY
27613, LEY DE LA
PARTICIPACIÓN EN RENTA DE
ADUANAS.**

El GRUPO PARLAMENTARIO RENOVACIÓN POPULAR, por iniciativa de la congresista de la República NOELIA ROSSVITH HERRERA MEDINA, con la facultad que establece el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, y conforme a lo dispuesto por los artículos 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta la siguiente propuesta legislativa:

FÓRMULA LEGAL

**"LEY QUE MODIFICA LA LEY 27613, LEY DE LA PARTICIPACIÓN EN RENTA DE
ADUANAS"**

Artículo 1. Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene por objeto incrementar el porcentaje de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA) para la Provincia Constitucional del Callao a la cantidad del 4%, constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo y destinar estos fondos adicionales a la construcción de infraestructura vial y educativa.

Artículo 2. Modificación del artículo 1 y 2 de la Ley N° 27613, Ley de Participación en Renta de Aduanas.

Se modifica el artículo 1 y 2 de la Ley N° 27613, Ley de Participación en Renta de Aduanas, quedando el texto de la siguiente forma:

"Artículo 1. Participación de la Renta.

Las provincias y distritos, **a excepción de la Provincia Constitucional del Callao**, donde existen y funcionan Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres, tienen derecho a percibir el 2% de las rentas que se recauden por esa actividad, como Participación en Rentas de Aduanas (PRA), constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo.

La Provincia Constitucional del Callao tiene derecho a percibir el 4% en total, de las referidas rentas, al tener a su cargo el mantenimiento, construcción y remodelación de las vías de tránsito y acceso que vinculan a las principales Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales y Terrestres existentes con el resto del país."

"Artículo 2. Beneficiarios de la Participación.

La administración de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), corresponde a las municipalidades provinciales o distritales, según corresponda la ubicación de la Aduana. En la Provincia Constitucional del Callao la administración **estará a cargo del Gobierno Regional del Callao, que deberá destinar, el 2% adicional:**



GRUPO PARLAMENTARIO RENOVACIÓN POPULAR

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo"

El 1% de lo percibido de las referidas rentas al mantenimiento, construcción y remodelación de las vías de tránsito de la Provincia Constitucional del Callao.

El 1% de lo percibido de las referidas rentas para obras de mantenimiento, construcción y remodelación de infraestructura y equipamiento de escuelas públicas y la Universidad Nacional del Callao, con énfasis en desarrollo informático e internet, así como la investigación científica y tecnológica."

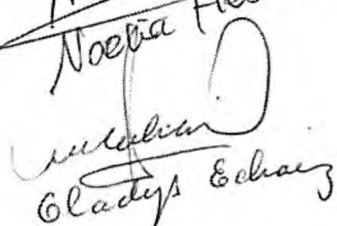
DISPOSICIÓN FINAL

ÚNICA: Vigencia de la Ley

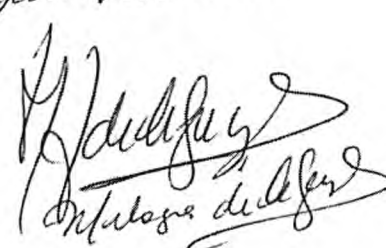
Lo dispuesto en la presente norma entrará en vigencia conjuntamente con la Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2024, que deberá incorporar en su contenido lo regulado en la presente ley, facultándose al Ministerio de Economía y Finanzas para realizar las acciones administrativas correspondientes bajo responsabilidad.

Lima, marzo de 2023


Noelia Herrera


Gladys Echaz


Juan Pedrillo R.


Rafael del Sol



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **27** de **marzo** de **2023**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° **4564/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.**

JAVIER ANGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

La Constitución Política del Perú regula la economía social de mercado, y el Artículo 58 prescribe que *"La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura"* (el resaltado es propio).

Del mismo modo la Carta Magna en su Artículo 14 prescribe que *"La educación promueve el conocimiento, el aprendizaje y la práctica de las humanidades, la ciencia, la técnica, las artes, la educación física y el deporte. Prepara para la vida y el trabajo y fomenta la solidaridad. Es deber del Estado promover el desarrollo científico y tecnológico del país. La formación ética y cívica y la enseñanza de la Constitución y de los derechos humanos son obligatorias en todo el proceso educativo civil o militar"* (el resaltado es propio).

Y, finalmente en el Artículo 16 de la Carta Magna se prescribe que *"El Estado coordina la política educativa. Formula los lineamientos generales de los planes de estudios, así como los requisitos mínimos de la organización de los centros educativos. Supervisa su cumplimiento y la calidad de la educación. Es deber del Estado asegurar que nadie se vea impedido de recibir educación adecuada por razón de su situación económica o de limitaciones mentales o físicas. Se da prioridad a la educación en la asignación de recursos ordinarios del Presupuesto de la República. La educación es un derecho humano fundamental que garantiza el desarrollo de la persona y la sociedad, por lo que el Estado invierte anualmente no menos del 6 % del PBI"* (el resaltado es propio).

En ese entendido el Estado deben garantizar el desarrollo del país brindando mejores servicios públicos e infraestructura; es decir, mediante políticas públicas el Estado determina la forma de administrar bienes de acuerdo a los ingresos que tiene, y debe priorizar la inversión en infraestructura vial y educativa, a fin de posibilitar el desarrollo de la economía y bienestar del país.

Por lo que, es deber del Estado que mediante políticas públicas se efectivice obras de gran impacto en favor de su desarrollo, precisamente este proyecto de Ley, recoge este mandato constitucional y lo posibilita mediante una diferente distribución de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA) para la Provincia Constitucional del Callao incrementándola a la cantidad del 4%, constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo.

El Callao es conocido por el ser primer puerto del país, además de tener el mayor aeropuerto y es en resumen la puerta de ingreso de bienes y personas a nivel nacional e internacional; sin embargo, tan importante rol es contrastado con el estado de la infraestructura vial del Callao y de las instituciones educativas públicas.

El anhelo de tener infraestructura adecuada está limitado, en muchos de los casos, por los pocos recursos para la realización de obras de gran envergadura, o simplemente por no tener la fuente de financiamiento para el mantenimiento, construcción y remodelación de las vías de tránsito de acceso donde funcionan las principales Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales y Terrestres existentes y que las vinculan con el resto del país.

En igual sentido el estado lamentable de la infraestructura educativa, que en el Callao, como veremos más adelante, no cuentan con los servicios básicos de saneamiento.

SOBRE LA FUENTE DE FINANCIAMIENTO: LA RENTA ADUANERA

Como fuente de ingreso se tiene a la denominada Renta Aduanera¹, "que es un recurso que se transfiere a las municipalidades provinciales y distritales de una determinada provincia y corresponde al 2% de las rentas recaudadas por cada una de las Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres ubicadas en la jurisdicción respectiva. Esta renta constituye ingreso propio de las mencionadas municipalidades. Únicamente en el caso de la Provincia Constitucional del Callao, el Gobierno Regional del Callao y el Fondo Educativo creado con la Ley 27613 participan de las rentas recaudadas por las aduanas ubicadas en esa Provincia.

(...) El Artículo 80° del Decreto Legislativo N° 776 -Ley de Tributación Municipal-, que establece, entre otros aspectos que "El 2% de las rentas recaudadas por cada una de las Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres ubicadas en las provincias distintas a la Provincia Constitucional del Callao, constituyen ingresos propios de los Concejos Provinciales y Distritales en cuya jurisdicción funcionan dichas aduanas.

Numeral 34.2 del Artículo 34° de la Ley 27783 -Ley de Bases de la Descentralización-, que establece, en mérito al régimen especial establecido para la Provincia Constitucional del Callao que, "... los recursos provenientes de la renta de aduana serán asignados en un 50% al gobierno regional y el otro 50% será distribuido proporcionalmente entre todas las municipalidades de la jurisdicción, sin perjuicio del cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 3 de la Ley N° 27613, de participación en la renta de aduanas.

(...)

II. Procesos de Asignación

Las municipalidades provinciales y distritales participan sólo de lo recaudado dentro de la jurisdicción provincial respectiva.

El 2% de Renta de Aduanas se distribuye considerando los siguientes criterios:

40% proporcional a la población total de cada distrito.

10 % proporcional a la extensión territorial de cada distrito.

50% proporcional al número de Órganos de Gobierno Local de cada distrito."

Como se puede apreciar actualmente se tiene una regulación legal que sustenta la Renta Aduanera, y también el procedimiento para su distribución; estos parámetros con la presente iniciativa legislativa no se han variado.

Con la presente norma se posibilitará que los gobiernos provinciales y distritales en el ejercicio de sus funciones usen los recursos para el beneficio general de su población, sobre todo en el ámbito educativo y también de las vías de tránsito.

¹ https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100694&view=article&catid=150&id=2300&lang=es-ES

SOBRE LA PROBLEMÁTICA DE LAS VIAS DE TRÁNSITO EN EL CALLAO

Es de público conocimiento que las pistas de nuestra ciudad están en malas condiciones, y esta realidad es aún más preocupante en el Callao, siendo incluso un factor de riesgo y causante de accidentes con la consecuencia de pérdida de vidas humanas.

Aunado al número de parque automotor en circulación a nivel en Lima – Callao, asciende a 2'090,001² es el más grande a nivel nacional.

Sobre el estado de las pistas tomamos como base un estudio realizado por la Defensoría de Pueblo, el Informe de adjuntía N° 022-2022-DP/AMASPPI³. Del cual citamos:

"La seguridad vial podría definirse como el conjunto de políticas y acciones de la Administración Pública dirigidas a la disminución de los accidentes de tránsito y que las consecuencias de los que lleguen a ocurrir sean lo menos dañosas para el individuo y para la sociedad. En este concepto se vislumbra que la sociedad habrá de asumir un cierto riesgo, pero realizando, al mismo tiempo, un esfuerzo perseverante para ir alcanzando niveles de seguridad vial cada vez más exigentes⁴. (...)

Los fines que se persiguen con una circulación ordenada son la seguridad, la fluidez, la comodidad, la economía y la disminución de la contaminación⁵.

Sin embargo, estos fines aún no se consiguen y **la falta de seguridad en las pistas constituye un serio problema de salud pública**, que tiene muy diversas consecuencias sociales y económicas. Los costos asociados son múltiples, tales como la contaminación del aire, el ruido y la contaminación visual. Sin embargo, los costos económicos y sociales derivados de los accidentes de tránsito (heridos, muertos, sufrimiento, pérdidas de propiedad), que golpean a miles de personas, exceden largamente los otros costos asociados al flujo vehicular⁶(*el resaltado es propio*) (...).

Por otro lado, las víctimas anuales de la inseguridad vial se cuentan por decenas de miles, en una trayectoria que es cada vez más alarmante. Sólo el 2021, se produjeron 74 624 accidentes de tránsito y 52 551 víctimas.

Es decir, se produjo un repunte del 30,02% en los accidentes, 28,80% en la cifra de heridos y 40,44% en la de fallecidos, respecto del 2020, acercándose a cifras pre-

² https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1872/cap20/ind20.htm

³ <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2022/12/inf-adj-022-2022-ag-nac-seg-vial-con-cr%C3%A9ditos.pdf>

⁴ Martín García, Juan Jesús, Tema 60. Concepto amplio de seguridad vial. Objetivos. Elementos concurrentes en la seguridad vial: la persona, el vehículo y la vía. Temario Específico ESTT - OEP 2005, España, p.2 (disponible en http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/la_dgt/recursos_humanos_empleo/oposiciones/TEMA_060.doc, revisado: 03.06.2013)

⁵ Área de Formación y Comportamiento de Conductores, Subdirección General de Formación para la Seguridad Vial, Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Cuestiones de Seguridad Vial, Conducción Eficiente, Medio Ambiente y Contaminación, Madrid - España, Edición 2011, p.26

⁶ Timaná Rojas, Jorge A. Técnica de análisis de accidentes de tránsito: Seguridad vial, Universidad de Piura, Programa Master en Ingeniería Civil, Campus Lima, Perú, p.3



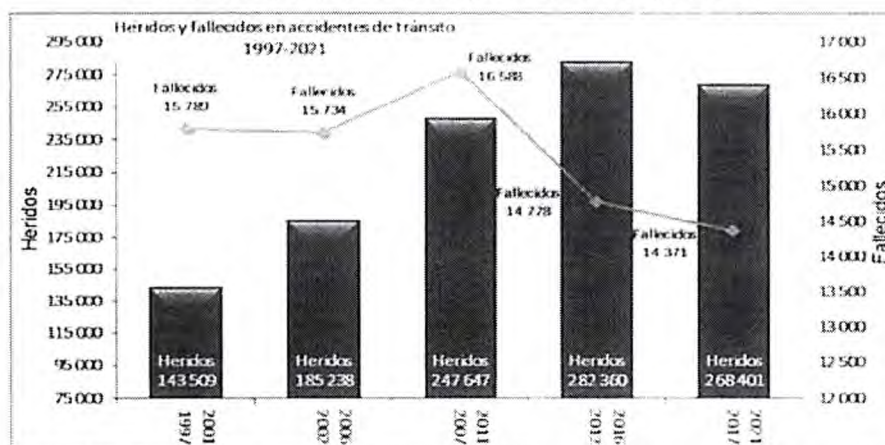
CONGRESO
REPUBLICA

GRUPO PARLAMENTARIO RENOVACIÓN POPULAR

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo"

pandemia, a pesar de que durante el 2021 subsistieron diversas restricciones a la circulación vial.

Gráfico N° 5
Víctimas de accidentes de tránsito. Perú, 1997-2021



Fuente: INEI, PNP
Elaboración propia

Las cifras del 2020 y 2021 se encuentran en directa relación con las restricciones impuestas al tránsito durante las primeras etapas de la emergencia nacional provocada por la propagación del COVID-19 en el país: los accidentes de tránsito se redujeron significativamente desde la segunda quincena de marzo a junio del 2020.

A partir del tercer trimestre, comenzaron a incrementarse paulatinamente, debido al reinicio progresivo de las actividades económicas, aunque no llegaron a los niveles pre pandémicos de enero y febrero del mismo año. En el 2021, se incrementó significativamente el número de accidentes y principalmente de víctimas fatales."

Sobre la realidad del estado de las pistas en el Callao tomamos como referencia otro estudio realizado por la Defensoría de Pueblo, el Informe de adjuntía N° 001-2019-DP/AMASPPI.SP⁷ "Seguimiento a las condiciones de infraestructura vial para el tránsito de peatones y conductores en puntos críticos de los distritos de Lima y Callao". Del cual citamos: "Como se puede apreciar, en los últimos 24 años (1994-2017), las regiones de

⁷ <https://www.defensoria.gob.pe/informes/informe-de-adjuntia-n-001-2019-dp-amasppi-sp/>



GRUPO PARLAMENTARIO RENOVACIÓN POPULAR

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Unidad, la Paz y el Desarrollo"

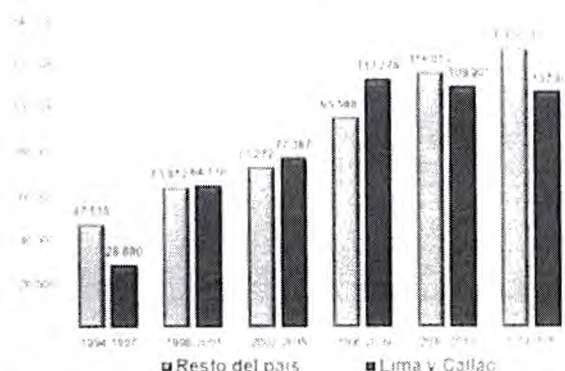
Lima y Callao concentran una gran parte de los accidentes que ocurren a nivel nacional (1 243 634 accidentes, que representan casi el 65% del total), aunque la participación del resto del país ha ido en crecimiento durante el mismo periodo (en 1994 ocurrieron 8 069 accidentes fuera de Lima y Callao, mientras que, en el 2017, fueron 30 783 accidentes).

Accidentes de tránsito: Lima y Callao vs. resto del país (1994-2017)

Periodo	Total de accidentes		Tipo de víctimas				Total de víctimas	
			Heridos		Fallecidos			
	Lima y Callao	Resto del país	Lima y Callao	Resto del país	Lima y Callao	Resto del país	Lima y Callao	Resto del país
1994-1997	159 847	75 662	23 753	40 319	5 137	6 819	28 890	47 138
1998-2001	218 258	95 762	60 881	55 096	3 857	8 716	64 738	63 812
2002-2005	204 713	93 804	73 897	64 509	3 490	8 763	77 387	73 272
2006-2009	221 048	108 127	109 124	86 019	4 154	9 569	113 278	95 588
2010-2013	220 239	145 970	107 493	105 780	2 412	10 253	109 905	116 033
2014-2017	219 529	154 579	105 305	118 088	2 495	8 790	107 800	126 878
1994-2017	1 243 634	673 904	480 453	469 811	21 545	52 910	501 998	522 721

Fuentes: INEI (registros de víctimas de accidentes de tránsito); Policía Nacional del Perú (anuarios estadísticos);
Elaboración propia

Víctimas de accidentes de tránsito: Lima y Callao vs. resto del país (1994-2017)



Fuentes: INEI (registros de víctimas de accidentes de tránsito); Policía Nacional del Perú (anuarios estadísticos);
Elaboración propia

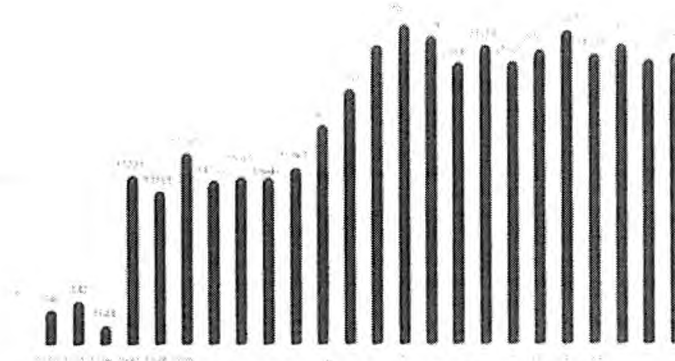
Concretamente, en los últimos cuatro años (2014-2017), los accidentes ocurridos en Lima y Callao representan el 58,68% de los accidentes ocurridos en el país

En cuanto al número de víctimas, casi la mitad del total se ha presentado en Lima y Callao durante el periodo 1994-2017 (48,99%), debiendo señalarse que sólo en dichas jurisdicciones resultaron afectadas más de medio millón de personas (480 453 heridos y 21 545 fallecidos), en tanto que en el resto del país se produjeron 522 721 víctimas (469 811 heridos y 52 910 fallecidos).

Adicionalmente, el número de víctimas en las regiones de Lima y Callao es muy elevado: 27 013 personas heridas o fallecidas en el 2017 (46,74% del total), en comparación a las 4 160 víctimas del año 1994 (34,02%).



**Heridos por accidentes de tránsito: Lima y Callao
(1994-2017)**



Fuentes: INEI (registros de víctimas de accidentes de tránsito) Policía Nacional del Perú (anuarios estadísticos).
Elaboración propia

**Fallecidos por accidentes de tránsito: Lima y Callao
(1994-2017)**

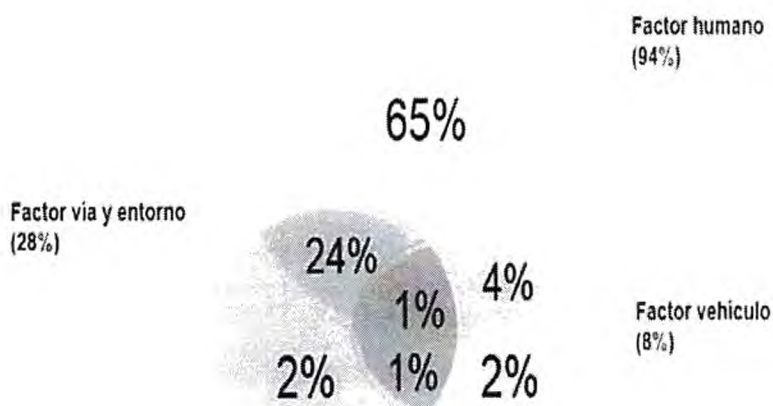


Fuentes: INEI (registros de víctimas de accidentes de tránsito) Policía Nacional del Perú (anuarios estadísticos).
Elaboración propia

(...) Sin embargo, el peso de la infraestructura vial en materia de seguridad durante la circulación es mucho mayor. El propio Manual de Seguridad Vial, recientemente aprobado señala que las estadísticas nacionales no reflejan la contribución del factor vía en la ocurrencia del accidente de tránsito, salvo que se trate de una circunstancia muy evidente. Al efecto, presenta una gráfica, que se reproduce a continuación, de acuerdo a la cual el factor vía y el entorno contribuyen directa e indirectamente en aproximadamente el 28% de los accidentes de tránsito:



Factores que contribuyen a los siniestros viales



Fuente: Manual de Seguridad Vial.
Elaboración propia

Del mismo modo, una investigación realizada por José Ignacio Nazif, bajo los auspicios de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y el gobierno de Francia, que dio como resultado una "Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura" (2011), ha demostrado la necesidad de controlar el diseño, la construcción y la reconstrucción de las vías, de tal manera que sus características respondan al uso que se les va a dar y la velocidad máxima que se va a permitir."

Como se puede resaltar de ambos informes citados existe una urgencia en atender este tema de la seguridad vial, que además es un factor que agrava los accidentes de tránsito que actualmente vienen causando la pérdida de vidas humanas. Así lo señala la Defensoría del Pueblo en la siguiente nota: *"La Defensoría del Pueblo formuló un llamado a las autoridades del Ejecutivo respecto a la urgencia de adoptar decisiones concretas ante los elevados índices de accidentes de tránsito que se han registrado en todo el país durante el 2022, los mismos que han vuelto a los niveles anteriores a la pandemia, con más 41 000 casos solo en el primer semestre"*.

De acuerdo a un informe elaborado por la Defensoría del Pueblo, si bien durante los años 2020 y 2021 hubo un descenso en las cifras de accidentes de tránsito, debido a la inmovilización y otras restricciones que fueron impuestas para frenar el avance del COVID-19, este año la cantidad de casos vuelven a demostrar un panorama similar al del año 2019.

En efecto, si bien en el 2020 se reportó una de las cifras más bajas, con 57 396 accidentes, seguido de un leve incremento durante el 2021, con 74 624 casos, solo durante los primeros seis meses de 2022 la cantidad de accidentes de tránsito superaba los 41 000 casos, que representaba casi la mitad de las cifras reportadas durante 2018 y 2019, con más de 90 000 casos en ambos periodos.

En lo que concierne a personas fallecidas en accidentes de tránsito durante el primer semestre de 2022, la cifra era de 1 573 casos; mientras que la cifra de personas heridas en el mismo periodo representaba casi el 40 % de la reportada durante el 2019, con un total de 26 569 casos. Cabe indicar que a estas cifras debe agregarse el reporte de los últimos 25 años, con más de 2,08 millones de accidentes de tránsito que han dejado más de 1,2 millones de víctimas."⁸

SOBRE LA PROBLEMÁTICA DE LA INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA EN EL CALLAO

La educación es eje fundamental del desarrollo y es de carácter fundamental en la calidad de vida de nuestra población; sin embargo, se tiene que hemos constatado, durante las visitas a las Instituciones Educativas realizada en el Callao, que muchas de ellas tienen condiciones inadecuadas y que atentan contra la dignidad y salud de los estudiantes y de toda la calidad educativa, habiendo encontrado muchas necesidades entre las que señalamos:

- Carencia de infraestructura y sobre todo aulas, las cuales no están en la capacidad de alojar a los estudiantes, no hay suficientes vacantes en las instituciones públicas.
- Ausencia de servicios básicos: servicio de energía eléctrica, agua y desagüe, a manera de ejemplo en casi todos los colegios en Pachacutec no tienen agua, desagüe, e incluso no cuentan con el servicio de energía eléctrica.
- Insuficiencia de mobiliario educativo, protección solar, baños, servicio de internet.
- Falta de personal administrativo y de seguridad – vigilancia, entre muchos otros.

Estas condiciones de pésima calidad han sido puestas en conocimiento por la Contraloría General de la República⁹: "en la región Callao, más del 30% de las instituciones educativas públicas (IIEE) visitadas durante el Operativo Nacional "Buen inicio del Año Escolar 2022" presentan deficiencias en infraestructura escolar, lo que pone en riesgo el retorno a la presencialidad y/o semi presencialidad de miles de estudiantes que iniciarán clases escolares como máximo el próximo 28 de marzo.

En el Callao, el operativo se realizó a una muestra representativa de 104 IIEE públicas de educación básica regular, del nivel primaria y secundaria. Para la ejecución del operativo en la región Callao, se desplegaron 21 auditores y 7 monitores ciudadanos de control, desde el 2 al 22 de febrero de este año revelando problemas y carencias, así como oportunidades de mejora que deberán ser implementadas por los responsables del Sector Educación y la respectiva Dirección Regionales de Educación. Las situaciones adversas se detallan en el Informe N° 136-2022-CG/GRCLL-SVC.

(...)

De la visita efectuada a 104 IIEE públicas del Callao, se observó el mal estado de los pisos (53 – 50.9%), paredes (45 – 43.3%), techos (41 - 39.4%) y cerco perimétrico (26

⁸ <https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-cifra-de-accidentes-de-transito-en-2022-alcanza-niveles-registrados-antes-de-la-pandemia/#:~:text=En%20lo%20que%20concierno%20a,total%20de%2026%20569%20casos.>

⁹ <https://www.gob.pe/institucion/contraloria/noticias/594183-mas-de-40-instituciones-educativas-tienen-deficiencias-en-techos-paredes-y-pisos>

– 25%), además, falta protección contra la radiación solar (28 - 26.9%), hechos que podrían afectar la integridad y salud de la comunidad educativa y el proceso de enseñanza y aprendizaje. Asimismo, propiciaría el ingreso de personas no autorizadas, accidentes, derrumbes y exposición a peligros naturales y fenómenos climáticos.

A ello se suma que algunas instituciones educativas no cuentan con ambientes con ventilación natural, lo cual podría ocasionar contagio y/o propagación del coronavirus (17 – 16.3%). Durante las visitas se observaron ventanas de aulas selladas o que no se pueden abrir, situación que impide la ventilación natural, una condición de bioseguridad necesaria para el retorno a clases.

(...)

A nivel nacional, la Contraloría General informó que más del 50% de las instituciones educativas públicas (IIEE) visitadas durante el Operativo Nacional "Buen inicio del Año Escolar 2022", presentan deficiencias de infraestructura y carencia de servicios básicos". Situación que para este año hemos verificado que no ha cambiado.

También la prensa ha indicado: "A pocos días de iniciar el año escolar 2023, el decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Ciencias y Artes de América Latina (UCAL), Rudolf Giese, advirtió que al menos 26,000 colegios necesitan ser demolidos en el Perú porque ponen en riesgo la vida de los estudiantes. "La situación es sumamente preocupante. De las 54,800 instituciones educativas que tenemos en el país, para los 6.8 millones de niños que iniciarán clases este año, el 48% debe ser demolido con urgencia, el 18% requiere reforzamiento estructural y el 10% necesita mantenimiento. Solo el 24% de centros educativos se encuentra en óptimas condiciones", apuntó Giese. (...)

No obstante, para el experto, la condición estructural de las escuelas y colegios no es el único problema, pues muchos de ellos incluso carecen de servicios básicos. "El 30% no tiene luz, el 40% no tiene agua, el 36% no tiene desagüe y el 40% carece de saneamiento físico legal por haberse construido en terrenos que no le pertenecen"¹⁰.

Es la misma problemática que ha sido tratada por la Defensoría del Pueblo: "infraestructura escolar sin mantenimiento pone en riesgo la integridad de estudiantes. Deterioro de paredes, techos y falta de accesibilidad para personas con discapacidad son las principales observaciones. Recursos para reparaciones todavía no son distribuidos a las IIEE.

A partir de la supervisión a colegios públicos efectuada por sus oficinas a nivel nacional, la Defensoría del Pueblo expresa su preocupación por el estado de la infraestructura en algunos locales escolares públicos, situación que pone en peligro la integridad de estudiantes y docentes, especialmente a pocos días para el inicio de clases.

Los hallazgos más preocupantes en los colegios visitados por las oficinas defensoriales de Callao, Huánuco, Ica, Lima, Piura y Puno son: deterioro de paredes y techos de las aulas, baños y sanitarios en mal estado, cercos perimétricos colapsados, la falta de accesibilidad para personas con discapacidad (falta de rampas y sanitarios adaptados).

¹⁰ <https://gestion.pe/peru/peru-al-menos-26000-colegios-necesitan-ser-demolidos-por-deficiencias-en-infraestructura-minedu-noticia/>

Asimismo, existen locales sin inspección técnica de seguridad por parte del gobierno local y no cuentan con señales de zonas seguras y rutas de evacuación.

Ante esta situación, la Defensoría del Pueblo recuerda que por mandato de la Ley de Presupuesto del Sector Público 2018, el Ministerio de Educación (Minedu) debe destinar 378 millones de soles para el programa anual de mantenimiento de la infraestructura y mobiliario escolar. Igualmente corresponde asignar 5 millones de soles para la adecuación de la infraestructura y adquisición de material pedagógico para las instituciones educativas que atienden a estudiantes con discapacidad. Sin embargo, a la fecha estos recursos no han sido distribuidos a las II.EE.

Por tal motivo, nuestra institución formalmente recomendó al Minedu que apruebe a la mayor brevedad la norma técnica que precisa la implementación del Programa Anual de Mantenimiento para el año 2018; y, al Programa Nacional de Infraestructura Educativa (Pronied), que emita la relación de locales escolares que serán incluidos en el programa de mantenimiento del presente año.

La Defensoría del Pueblo reitera su preocupación por la seguridad de los niños, niñas y adolescentes en las escuelas públicas y sostiene la urgente necesidad de avanzar en el cierre de la brecha de infraestructura, que fue evidenciada por el censo del año 2013 que comprobó que el 48% de las edificaciones escolares públicas requiere ser sustituido y el 18% necesita ser reforzado (...) ¹¹

II ANÁLISIS COSTO- BENEFICIO

Nuestra propuesta legislativa no conlleva un gasto al erario público, pues solamente se ordena la redistribución de los ingresos que ya se tiene, con el objetivo de destinarlos a dos ejes fundamentales del desarrollo del País como son la educación y las mejoras condiciones para el desarrollo productivo al fomentar la construcción y mantenimiento de las vías de acceso a los terminales terrestres, marítimos, etc; por lo que generará un impacto muy positivo en la generación de riquezas y bienestar de los empresarios y microempresarios, mejorando al mismo tiempo la oferta educativa y por consiguiente la calidad de vida de la población en general y en específico de los estudiantes del Callao.

Sobre los beneficiarios con la propuesta, se tiene los datos del Sistema Nacional de Evaluación, Acreditación y Certificación de la Calidad Educativa –Sineace- que informa¹²:

"Según el último censo 2017 del INEI, la población total de la región es de 994,494 habitantes, estando distribuida la misma, según sexo, donde el 51,2% son mujeres y el 48,8% son hombres. La población por grupos de edad me indica que entre 0 y 14 años se encuentra el 24,5% de la misma, entre 15 y 64 años de edad, el 67% de los habitantes que coincidentemente es la PEA activa de la región y con más de 65 años se encuentra un 8% de pobladores. Los distritos con mayor población en la región Callao son, el Cercado de Callao con 45,4%,

¹¹ <https://www.defensoria.gob.pe/infraestructura-escolar-sin-mantenimiento-pone-en-riesgo-la-integridad-de-estudiantes/%3Fpdf%3D23845&cd=14&hl=es-419&ct=clnk&gl=pe>

¹²

<https://repositorio.sineace.gob.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12982/6238/Caracterizaci%C3%B3n%20Regional%20Callao.pdf?sequence=1&isAllowed=y#~:text=En%20total%20%20se%20cuenta%20co,n.matriculados%20en%20el%20%C3%A1rea%20urbana,Pag 23>

seguido de Ventanilla con 31,7%. Cabe resaltar que el 0,6% de la población al año 2018 tienen dos o más necesidades básicas insatisfechas en la región Callao, siendo un valor bastante bajo a nivel nacional. (...).

En relación al porcentaje de brecha de infraestructura para locales escolares, la DRE Callao es la que presenta mayor cantidad de locales escolares, de los cuales un 7,2% requieren reparación total y 23,3% de locales no cuenta con los 3 servicios básicos (agua, desagüe, electricidad)."

Lo que resulta relevante si se tiene en cuenta el nivel de analfabetismo en la Región: Los resultados del censo 2017, en la Provincia Constitucional del Callao revelan que existen 11 mil 919 personas de 15 y más años de edad que declararon no saber leer ni escribir, es decir, el 1,6% de la población es analfabeta¹³.

También es relevante citar la cantidad de alumnos matriculados en el sistema educativo nacional¹⁴, que al año 2021 en la provincia Constitucional del Callao son 266,622 que pertenecen a un similar número de familias; en igual tenor la cantidad de Instituciones educativas son 1902, según el mismo reporte del INEI.

III EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto de ley se encuentra dentro del marco legal y de constitucionalidad; expresamente en el Artículo 14 se prescribe que "La educación promueve el conocimiento, el aprendizaje y la práctica de las humanidades, la ciencia, la técnica, las artes, la educación física y el deporte. Prepara para la vida y el trabajo y fomenta la solidaridad. Es deber del Estado promover el desarrollo científico y tecnológico del país. La formación ética y cívica y la enseñanza de la Constitución y de los derechos humanos son obligatorias en todo el proceso educativo civil o militar.

Del mismo modo en el Artículo 16 de la Carta Magna se prescribe que "El Estado coordina la política educativa. Formula los lineamientos generales de los planes de estudios, así como los requisitos mínimos de la organización de los centros educativos. Supervisa su cumplimiento y la calidad de la educación. Es deber del Estado asegurar que nadie se vea impedido de recibir educación adecuada por razón de su situación económica o de limitaciones mentales o físicas. Se da prioridad a la educación en la asignación de recursos ordinarios del Presupuesto de la República. La educación es un derecho humano fundamental que garantiza el desarrollo de la persona y la sociedad, por lo que el Estado invierte anualmente no menos del 6 % del PBI

Y finalmente en el artículo 58 prescribe que "La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura".

¹³ https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1580/07TOMO_01.pdf

¹⁴ https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1872/cap05/ind05.htm

Así mismo no contraviene lo expresado en el artículo 79° del mismo cuerpo normativo, puesto que el proyecto de ley no genera gasto público.

El presente proyecto busca una actualización en la legislación, la que permitirá optimizar la gestión de recursos, de acuerdo al siguiente cuadro:

LEY ACTUAL	MODIFICACIÓN PROPUESTA
Artículo 1. Participación de la Renta. Las provincias y distritos donde existen y funcionan Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres, tienen derecho a percibir sólo el 2% de las rentas que se recauden por esa actividad, como Participación en Rentas de Aduanas (PRA), constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo.	Artículo 1. Participación de la Renta. Las provincias y distritos, a excepción de la Provincia Constitucional del Callao, donde existen y funcionan Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales, Fluviales, Lacustres y Terrestres, tienen derecho a percibir el 2% de las rentas que se recauden por esa actividad, como Participación en Rentas de Aduanas (PRA), constituyendo recursos propios para beneficiar su desarrollo. La Provincia Constitucional del Callao tiene derecho a percibir el 4% en total de las referidas rentas, al tener a su cargo el mantenimiento, construcción y remodelación de las vías de tránsito y acceso que vinculan a las principales Aduanas Marítimas, Aéreas, Postales y Terrestres existentes con el resto del país."
"Artículo 2. Beneficiarios de la Participación. La administración de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), corresponde a las municipalidades provinciales o distritales, según corresponda la ubicación de la aduana. En la Provincia Constitucional del Callao, la administración seguirá a cargo del Consejo Transitorio de Administración Regional del Callao (CTAR-CALLAO)."	"Artículo 2. Beneficiarios de la Participación. La administración de la Participación en Rentas de Aduanas (PRA), corresponde a las municipalidades provinciales o distritales, según corresponda la ubicación de la Aduana. En la Provincia Constitucional del Callao la administración estará a cargo del Gobierno Regional del Callao, que deberá destinar, el 2% adicional: El 1% de lo percibido de las referidas rentas al mantenimiento, construcción y remodelación de las vías de tránsito de la Provincia Constitucional del Callao. El 1% de lo percibido de las referidas rentas para obras de mantenimiento, construcción y remodelación de infraestructura y equipamiento de escuelas públicas y la Universidad Nacional del Callao, con énfasis en desarrollo informático e internet, así como la investigación científica y tecnológica." DISPOSICIÓN FINAL UNICA: Vigencia de la Ley



	Lo dispuesto en la presente norma entrará en vigencia conjuntamente con la Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2024, que deberá incorporar en su contenido lo regulado en la presente ley, facultándose al Ministerio de Economía y Finanzas para realizar las acciones administrativas correspondientes bajo responsabilidad.
--	---

IV VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa tiene relación con las políticas de estado sobre la competitividad del país:

En su política 12° con respecto a Acceso universal a una educación pública gratuita y de calidad y promoción y defensa de la cultura y del deporte, que establece los siguientes compromisos:

Nos comprometemos a garantizar el acceso universal e irrestricto a una educación integral, pública, gratuita y de calidad que promueva la equidad entre hombres y mujeres, afiance los valores democráticos y prepare ciudadanos y ciudadanas para su incorporación activa a la vida social.

(...)

Con ese objetivo el Estado:

- (a) garantizará el acceso universal a una educación inicial que asegure un desarrollo integral de la salud, nutrición y estimulación temprana adecuada a los niños y niñas de cero a cinco años, atendiendo la diversidad étnico cultural y sociolingüística del país;
- (b) eliminará las brechas de calidad entre la educación pública y la privada así como entre la educación rural y la urbana, para fomentar la equidad en el acceso a oportunidades;
- (d) afianzará la educación básica de calidad, relevante y adecuada para niños, niñas, púberes y adolescentes, respetando la libertad de opinión y credo;
- (f) mejorará la calidad de la educación superior pública, universitaria y no universitaria, así como una educación técnica adecuada a nuestra realidad;

En su política 18° con respecto a la búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica, que establece los siguientes compromisos: Nos comprometemos a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global.



La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada, así como para la gestión pública y privada. Con este objetivo el Estado:

(...) ; (d) proveerá infraestructura adecuada.

En su política 21° con respecto a Desarrollo en infraestructura y vivienda, que establece los siguientes compromisos Nos comprometemos a desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado. El Estado, en sus niveles nacional, regional y local, será el facilitador y regulador de estas actividades y fomentará la transferencia de su diseño, construcción, promoción, mantenimiento u operación, según el caso, al sector privado.

Con este objetivo el Estado:

(a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones;

(b) otorgará un tratamiento especial a las obras de servicio social, con especial énfasis en la infraestructura de salud, educación, saneamiento, riego y drenaje, para lo cual buscará la participación de la empresa privada en su gestión.