



MARIA GRIMANEZA ACUÑA PERALTA

"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de independencia"

LEY DE CREACIÓN DE LA ZONA FRANCA DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE (ZOFRALAMBAYEQUE)

PROYECTO DE LEY

La Congresista de la República que suscribe **MARÍA GRIMANEZA ACUÑA PERALTA** del Grupo Parlamentario de Alianza para el Progreso, en uso de su derecho de iniciativa legislativa establecido en el artículo No 107 de la Constitución Política del Perú, concordante con los artículos No 22, inciso c, No 67, No 75 y No 76 del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

Artículo 1. Del Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto crear la Zona Franca de la Región Lambayeque - ZOFRALAMBAYEQUE, para la realización de actividades productivas, comerciales, industriales, de maquila, servicios y otras relacionadas al comercio exterior, de conformidad con las normas vigentes de la materia, con la finalidad de contribuir al desarrollo socioeconómico sostenible del Nororiente peruano, erradicación de la pobreza y cierre de brechas sociales, a través de la promoción de la inversión y el desarrollo tecnológico.

Artículo. 2. De la Ubicación

El Área apropiada para la ubicación de la ZOFRALAMBAYEQUE, se encuentra ubicada en el Distrito de Puerto Eten, de la Provincia de Chiclayo, del Departamento de Lambayeque, en la cabecera de la ubicación establecida para el Terminal Portuario de Lambayeque, cuyas coordenadas están descritas y oficializadas en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario de la siguiente manera:

- a) Vértices del espacio marítimo requerido:

TABLA No 1: UBICACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE LAMBAYEQUE – ESPACIO MARÍTIMO

<u>VÉRTICE EN MAR</u>	<u>COORDENADAS UTM</u>	
	<u>X</u>	<u>Y</u>
M1	629685.65	9228341.48
M2	629202.45	9227825.90
M3	627365.00	9227763.98
M4	625931.06	9226230.03
M5	627762.16	9224517.38
M6	629768.07	9226662.12
M7	629753.88	9227083.18
M8	630397.67	9227770.27

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario – D.S. No 010 – 2015 - MTC

- b) Vértices del espacio terrestre requerido

**TABLA No 2: UBICACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE LAMBAYEQUE –
ESPACIO TERRESTRE**

<u>VÉRTICE EN TIERRA</u>	<u>COORDENADAS UTM</u>	
	<u>X</u>	<u>Y</u>
T1	629901.28	9228961.02
T2	629614.94	9228654.71
T3	629685.65	9228341.48
T4	630506.92	9227820.80
T5	630793.26	9228127.18

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario – D.S. No 010 – 2015 - MTC

Artículo 3. Del Comité de organización y administración

Créase el Comité de Organización y Administración de la ZOFRALAMBAYEQUE, con sede en el Distrito de Puerto Eten, de la provincia de Chiclayo, del departamento de Lambayeque, con autonomía administrativa, técnica, económica, financiera y operativa, adscrito al Gobierno Regional de Lambayeque.

El comité de organización y administración está conformado por:

- Un representante del Gobierno Regional, quien lo presidirá.
- Un representante de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.
- Un representante de la Municipalidad Distrital de Puerto Eten.
- Un representante del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
- Un representante del Ministerio de la Producción.
- Un representante de la Cámara de Comercio y Producción de Lambayeque.
- Un representante de la Sociedad Nacional de Industrias – Sede Lambayeque

Los representantes de las entidades públicas serán designados mediante resolución del titular correspondiente; tratándose de representantes del sector privado, estos serán designados de acuerdo a sus estatutos y acreditados mediante comunicación efectuada por el titular de la institución respectiva.

Artículo 4. De las Exoneraciones

Los usuarios que realicen actividades productivas, comerciales, industriales, de maquila, servicios y otras relacionadas al comercio exterior, están exonerados del impuesto a la renta, impuesto general a las ventas, impuesto selectivo al consumo, impuesto de promoción municipal, derecho aduaneros y aranceles, así como de todo tributo, tanto del gobierno central, regional y municipal, creado o para crearse, inclusive de aquellos que requieran de norma exonerarla expresamente, excepto las aportaciones a derechos pensionarios, ESSALUD y sus tasas.

Las operaciones que se efectúen entre los usuarios dentro de la ZOFRALAMBAYEQUE están exoneradas del impuesto general a las ventas y del impuesto de promoción municipal.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamentación

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

Lima, noviembre de 2021.



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Maria
Grimaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/11/2021 12:57:08-0500

MARÍA GRIMANEZA, ACUÑA PERALTA
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
JULON IRIGOIN Bva Edhit
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/11/2021 16:40:31-0500



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/11/2021 17:19:56-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/11/2021 19:44:21-0500



Firmado digitalmente por:
CHIABRA LEON Roberto
Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/11/2021 15:28:36-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/11/2021 12:07:59-0500



Firmado digitalmente por:
SALHUANA CAMDES Eduardo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 29/11/2021 12:08:35-0500



Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 30/11/2021 09:56:34-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **1** de **diciembre** del **2021**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 867** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **10** de **mayo** del **2023**

De conformidad con lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión realizada el 2 de mayo de 2023, pase también la iniciativa legislativa 867/2021-CR para su estudio y dictamen, a la de: **COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO**, como segunda Comisión.

.....
JAVIER ÁNGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Fundamentos de la propuesta.

1.1 Fundamento Conceptual:

La propuesta de la creación de le ZOFRALAMBAYEQUE, se basa en el principio de integración de actividades económicas, concordadas a las Políticas de Estado establecidas en el Acuerdo Nacional y con el Plan Nacional de Competitividad 2019 – 2030.

El Perú y América Latina se encuentran frente al gran reto de la aún preocupante desigualdad social y económica, y de la pobreza, que en muchos espacios se ha convertido en endémica. El gran reto hacia el Bicentenario es lograr un país inclusivo, que permita el desarrollo integral de todos los peruanos; y para lograr esto tenemos que crecer el Producto Bruto Interno, sostenidamente, en el mediano plazo a tasas anuales promedio mayor a 5%.

Esto no se conseguirá si antes no se potencian las ventajas competitivas y muchas veces la ansiedad que se tiene por crecer erosiona hasta a las propias ventajas competitivas. Pero debe de quedar claro que crecer, sin una estrategia orientada a desarrollar las habilidades competitivas de nuestro país, esenciales para generar Producto Nacional Bruto, es un enfoque poco efectivo para la creación de valor.

Es necesario, por lo tanto, no solo construir infraestructura aislada, sino que es necesario generar un modelo de crecimiento sostenible y sustentable que tenga, como factores esenciales, el enfoque en las actividades organizacionales distintivas, la eficiencia en términos de economías de escala y ahorro de costos vía economías de aglomeración.

En el debate eterno de la historia, entre todas las tendencias políticas, sobre la desigualdad y el crecimiento, se encuentran siempre dos temas comunes: "primero crecer y después distribuir" (sintetizado en el famoso efecto goteo propio de las tesis liberales) y "el crecimiento es condición necesaria, pero no suficiente para distribuir" (propio de las tesis social demócratas).

Claro está que no entra en el análisis técnico y racional, una tesis sin sentido, que plantea "distribuir sin crecer"; circunstancia imposible e insostenible en el mediano plazo (la historia ya está llena de estos ejemplos)

El problema actual, especialmente en el Perú, es que se ha transitado desde hace casi 30 años entre las dos primeras tesis, pero que en realidad nunca las entendimos y por populismo cortoplacista las desarrollamos de forma incompleta, lo que ha generado un creciente desasosiego social. En tales propuestas, erradamente el Estado Peruano siempre entendió que el crecimiento económico es un fin en sí mismo, y la desigualdad socio económica existente es una consecuencia del fin, por lo que se le dio a esta un tratamiento subsidiario, en el sentido de que apareció como un condicionante a tener en cuenta únicamente en cuanto afectaba al crecimiento.

Para lograr el objetivo de lograr un país con un crecimiento económico sostenido pero sustentado en la justa distribución de económica, es fundamental comprender que entre el crecimiento y la distribución de la riqueza no debe de haber la idea de que estas dimensiones tienen una relación secuencial; sino que debe de comprenderse que estas son una simbiosis, es decir que tienen una relación de simultaneidad.

Las críticas al proceso de globalización existente, tiene claramente un origen de esta naturaleza, por tal motivo que organismos internacionales como el FMI o la OCDE recomiendan una mayor atención al problema de la desigualdad.

En atención a esta problemática es que se propone el presente Proyecto de Ley, como medio de distribución práctica de la riqueza a través del empleo y la generación de la cadena de valor.

1.2 Fundamento Teórico:

El Fundamento Teórico de la creación de la ZOFRALAMBAYEQUE, se sustenta en la Teoría de Crecimiento Económico, en el concepto de la Trampa del Ingreso Medio.

Foxley, A. (2012). ¹ define la trampa de ingresos medios como la dificultad de sostener por más de una década tasas de crecimiento promedio por encima del 5% que sean acompañadas con la reducción de desigualdades y la consolidación y perfeccionamiento de las instituciones democráticas. Utiliza dicho concepto en relación a las economías latinoamericanas caracterizadas por presentar un crecimiento discontinuo. (Que justamente es nuestro caso)

Felipe, J., Abdon, A. y U. Kumar (2012). ² sostienen que este es un fenómeno característico de países que tardan más de cierto número de años en transitar de un nivel de ingresos determinado hacia otro más alto. Los países que caen en la trampa no necesariamente se especializan en recursos naturales, una gran proporción de sus exportaciones no es sofisticada y no está encadenada con otros productos.

Sanguinetti, P. y L. Villar (2012) ³ señalan que las economías latinoamericanas que han caído en la trampa de ingresos medios muestran altos costos salariales y enfrentan dificultades para entrar a la parte más alta de la cadena industrial. A pesar de su buena gestión macroeconómica y social, estas economías aún presentan problemas estructurales.

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

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

² Felipe, J., Abdon, A. y U. Kumar (2012). "Tracking the Middle-income Trap: What Is It, Who Is in It, and Why?", *Levy Economics Institute Working Paper* N° 715, April

³ Sanguinetti, P. y L. Villar (2012). "Patrones de desarrollo en América Latina: ¿Convergencia o caída en la trampa del ingreso medio?", *CAF Documento de Trabajo* N° 2012/02, julio.

se enfoquen los esfuerzos hacia la creación de valor. Hoy día el Perú está en esta trampa.

Esta afirmación, no solo es un concepto, sino que diversos científicos, económicamente se ha evaluado tal circunstancia.

Para ejemplo, Alarco, T., y Castillo, C. (2018).⁴ realiza una evaluación para demostrar que países en Latinoamérica pueden ser considerados dentro de la trampa de ingreso medio, con el siguiente resultado

TABLA No 3: EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LA TRAMPA DE LOS INGRESOS MEDIOS

Evaluación de la trampa de ingresos medios según la metodología de Felipe, Abdón y Kumar (2012)							
Países	Período	Ingresos bajos	Ingresos medios bajos	Ingresos medios altos	Ingresos altos	Trampa de Ingresos medios bajos	Trampa de Ingresos medios altos
Argentina	1870-2014	13	95	37	0	-	Sí
Bolivia	1945-2014	21	49	0	0	Sí	-
Brasil	1870-2014	88	57	0	0	Sí	-
Chile	1870-2014	22	100	12	11	-	-
Colombia	1870-2014	76	65	4	0	-	-
Costa Rica	1920-2014	29	57	9	0	-	-
Ecuador	1900-2014	53	62	0	0	Sí	-
El Salvador	1920-2014	44	51	0	0	Sí	-
Guatemala	1920-2014	22	73	0	0	Sí	-
Honduras	1920-2014	80	15	0	0	-	-
México	1900-2014	42	61	12	0	-	-
Nicaragua	1920-2014	65	30	0	0	Sí	-
Panamá	1945-2014	5	61	4	0	-	-
Paraguay	1939-2014	34	42	0	0	Sí	-
Perú	1870-2014	76	69	0	0	Sí	-
Rep. Dominicana	1950-2014	23	42	0	0	Sí	-
Uruguay	1870-2014	3	121	17	4	-	-
Venezuela	1870-2014	55	24	66	0	-	Sí
América Latina	1870-2014	67	74	4	0	-	-

Fuente: Alarco, T., y Castillo, C. (2018). "América Latina en la trampa de los ingresos medios o del lento crecimiento ", Anal.eco.vol33. No82. Ciudad de México. Ene/abr2018

En las actuales condiciones socio estructurales, el Perú, para alcanzar a las economías desarrolladas requeriría entre 110 y 194 años suponiendo el mantenimiento de las mejores tasas de crecimiento históricas. Sólo Chile podría alcanzar a Francia y Japón en menos de 13 años y a los Estados Unidos de Norteamérica en 34 años suponiendo que se mantengan las tasas de crecimiento más elevadas observadas entre 1990 y 2014. A Corea del Sur sólo se le alcanzaría en 167 años y al Japón en 46 años.

⁴ Alarco, T., y Castillo, C. (2018). "América Latina en la trampa de los ingresos medios o del lento crecimiento ", Anal.eco.vol33. No82. Ciudad de México. Ene/abr2018

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

1.3 Fundamento Técnico:

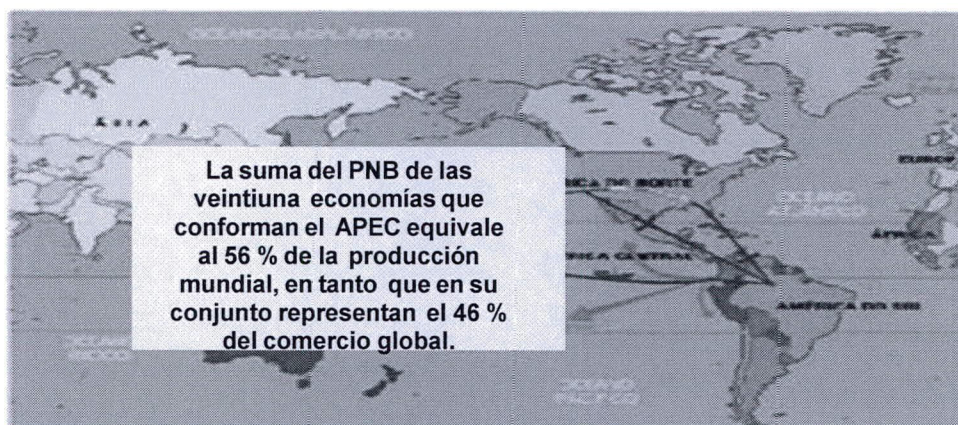
Para la iniciativa de la creación de la ZOFRALAMBAYEQUE se analizaron varios aspectos, en primer lugar, la Geo Estrategia.

LA GEOESTRATEGIA

A.- A nivel de Macro estrategia:

En este siglo XXI, el antiguo eje comercial mundial Europa - Atlántico ha seguido cediendo posiciones hacia un nuevo eje comercial, el Asia – Pacífico; por lo que los puertos situados en la Zona Oeste de América Latina, tendrán especial participación en el crecimiento económico mundial de los próximos años.

CUADRO No 1: MAPA MUNDI



Fuente: Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque – Plan Maestro 2018

Si analizamos el continente americano, observamos, a una América del Norte con serios problemas de recuperación económica y con espacios comerciales ya maduros, por lo tanto, con pocas posibilidades de crecimiento en el mediano plazo.

Observamos a una América del Centro (que es la actual vía Atlántico – Pacífico, a través del Canal de Panamá) orientada esencialmente a generar espacios de traslado, a siempre ser parte del camino; pero no orientada a convertirse en la fuente de la riqueza del mismo.

Por lo que el lugar natural, el de más crecimiento socio económico y con mayores posibilidades de sostenerlo, es definitivamente Sudamérica y dentro de este contexto la posición central, con la mejor capacidad de convertirse en el eje longitudinal de desarrollo continental, es claro, que

es el Perú. Por su posición céntrica y además adjunta al país más grande del continente, que es Brasil.

El nuevo Geo Sistema económico mundial ha quedado conformado en el eje América – Pacífico - Asia

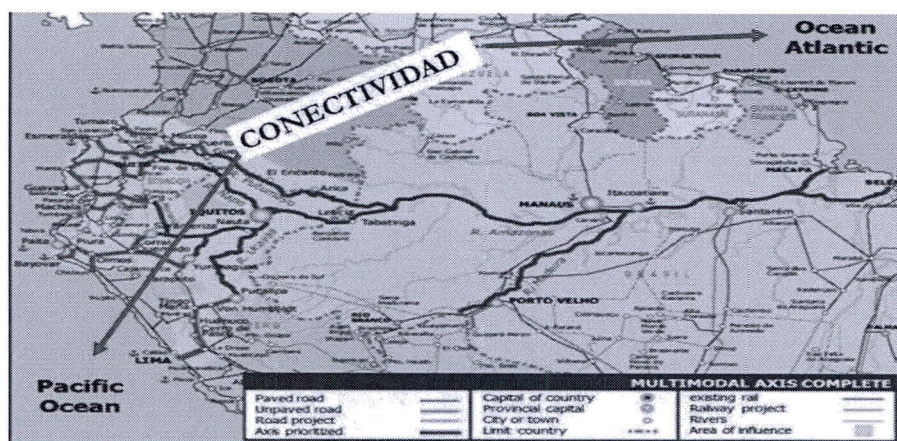
Quedando claro que en esta nueva conceptualización socio económica, Sudamérica es el centro del nuevo geo sistema, y en este nuevo concepto, el binomio Perú – Brasil es el eje ideal

B.- A nivel de Meso estrategia:

Si a nivel macro el concepto clave fue la conformación del GEOSISTEMA, a nivel meso el concepto clave es la INTERCONECTIVIDAD; dentro del binomio económico Perú – Brasil; nuestro país ha planteado la integración mediante la consolidación de tres ejes transversales de unión continental, a los que les denominó IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana), estos son el IIRSA SUR, IIRSA CENTRO y el IIRSA NORTE.

De estos tres el IIRSA NORTE es el que más ventajas comparativas y competitivas tiene con los otros, puesto que gran parte de él está ya hecho por la naturaleza (toda la parte azul)

CUADRO No 2: CORREDOR BIOCEÁNICO



Fuente: Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque – Plan Maestro 2018

Quedando como trabajo para el hombre construir los elementos en rojo, de estos el Perú ha desarrollado casi el 90 %, faltando ya muy poco por ejecutar

CUADRO No 3: IIRSA NORTE – VIA YURIMAGUAS



Fuente: iirsanorte.com.pe

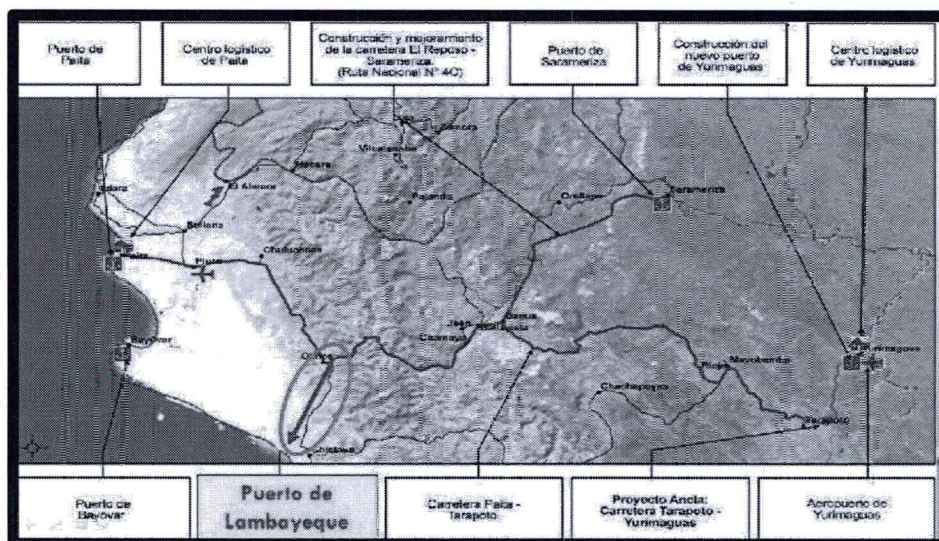
La región Lambayeque ha tomado el liderazgo para consolidar la infraestructura faltante y la está desarrollando dentro de su Plan Vial y dentro de la consolidación del área de generación de valor agregado, desarrollando el proyecto del último eslabón de la cadena, el Terminal Marítimo de Lambayeque; con este elemento final el IIRSA NORTE quedará 100% desarrollado y beneficiará a sus operadores con el significativo movimiento económico del eje.

C.- A nivel de Micro estrategia:

A nivel micro, el concepto clave es DISTANCIA; geográficamente el Terminal Marítimo de Lambayeque es la distancia más corta a TODOS LOS CENTROS PRODUCTIVOS de la macro región norte.

En cuanto al IIRSA NORTE tenemos:

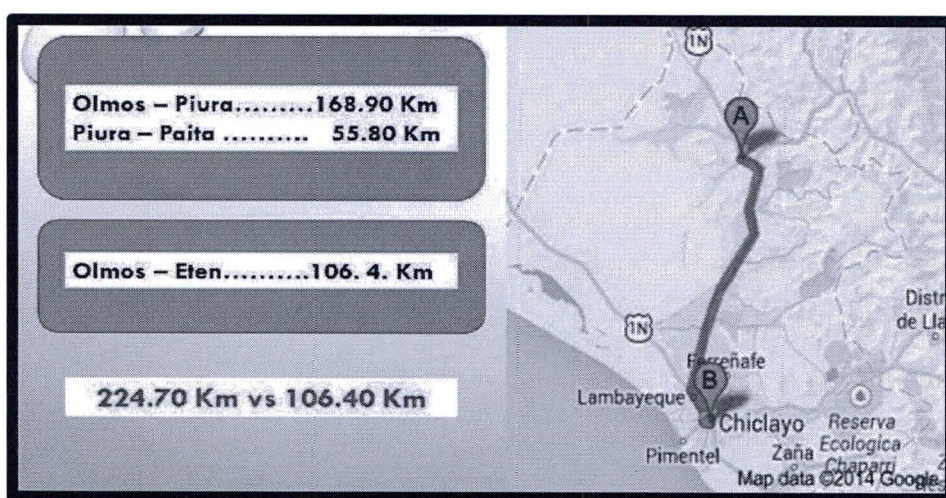
CUADRO No 4: RUTA PUERTO DE YURIMAGUAS – PUERTO DE LAMBAYEQUE



Fuente: Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque – Plan Maestro 2018

Si venimos desde Manaus (Brasil) hacia el Océano Pacífico, los productos vendrían por la Hidrovía Amazónica, la cual será concesionada por PROINVERSION en este año; luego se llega al Puerto de Yurimaguas, el cual ya fue concesionado en Agosto (2014); luego viene vía terrestre (y a construida) hasta Olmos, en ese punto (A), hay dos posibilidades el Puerto de Paíta o el Puerto de Lambayeque, con el siguiente mapa:

CUADRO No 5: DISTANCIA OLMOS – PUERTO DE LAMBAYEQUE



Fuente: Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque – Plan Maestro 2018

118.30 Km de diferencia, que representarían muchos sobre costos de exportación; solamente tomando como ejemplo el rubro de concentrado de cobre estimado de 3'500,000 Tns anuales tendríamos el siguiente análisis:

- 140,000 viajes de transporte de mineral al año utilizados en exceso.
- 33'124,000 Kms de recorrido gastados en exceso.
- 828,100 galones de combustible gastados en exceso.
- 473,000 hrs de choferes gastadas en exceso.

A los cuales si quisiéramos valorizar tendríamos aproximadamente:

- S/. 8'821,000 de combustible anuales
- 473,200 horas de tiempo perdidas, equivalentes a 54 años de horas – hombre
- S/. 4'000,000 de soles perdidos en salarios por cada persona involucrada en el transporte.
- Mantenimientos, deterioro de carreteras, etc.

Los cuales solamente en el material mencionado y en los ítems de gasto mencionados podrían significar en una concesión de 30 años más de US\$ 100'000,000 de sobre costos, por utilizar otro puerto que no sea el de

Lambayeque.

Al seleccionar el Puerto de Lambayeque hemos realizado el análisis desde todos los puntos geográficos en los cuáles podríamos tener influencia, los cuales les presentamos a continuación:

CUADRO No 7: DISTANCIAS INTERPORTUARIAS

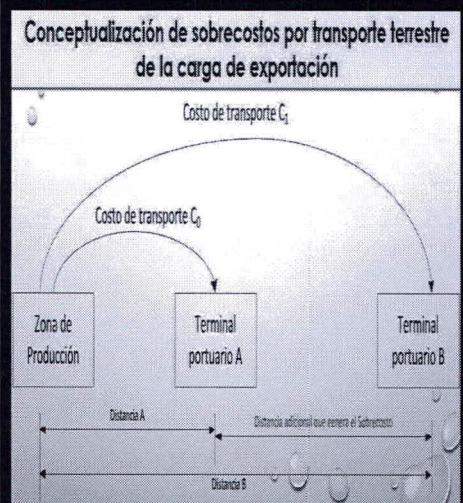
	KM	Paita	Eten	Salaverry	Callao
	Paita	-	233.60	487.00	887.70
	Eten	233.60	-	187.10	655.90
	Salaverry	487.00	187.10	-	469.40
	Cajamarca	367.80	155.20	369.00	562.30
	KM	Eten	Salaverry		
	Chepen	59.60	121.30		
	Pacasmayo	63.80	111.80		
	KM	Eten	Paita		
	Olmos	103.90	180.42		

Fuente: Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque – Plan Maestro 2018

Claramente se puede observar la ventaja comparativa de la opción.

Cabe mencionar adicionalmente, que la Autoridad Portuaria Nacional ha realizado el estudio de sobrecostos por transporte terrestre por no tener en el Perú, un terminal marítimo en la región generadora de la exportación, de la siguiente forma:

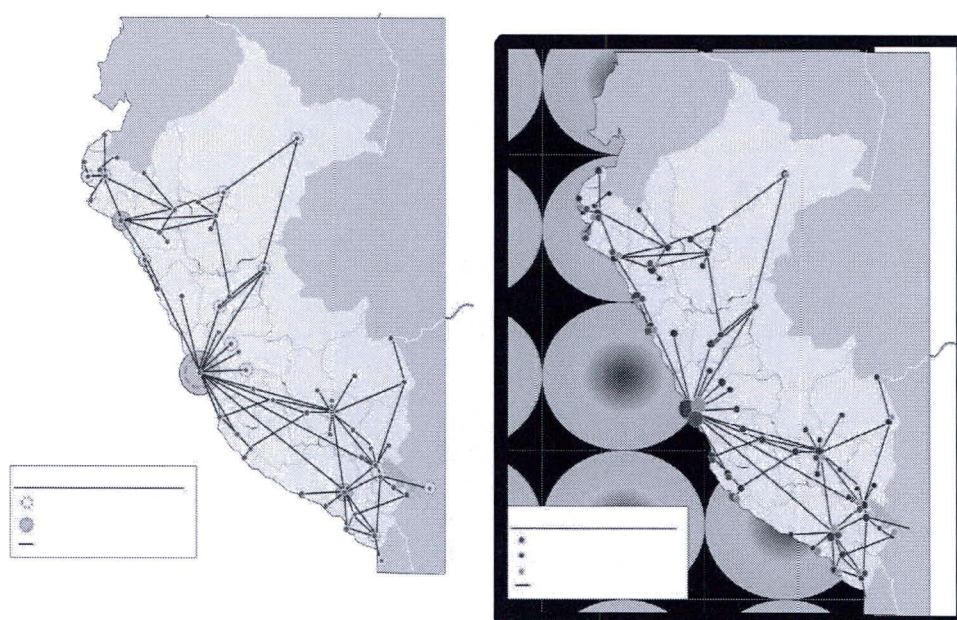
CUADRO No 8: COSTOS DE TRANSPORTE

Conceptualización de sobrecostos por transporte terrestre de la carga de exportación	
	
Resumen	S/. Anual
Total Gastos en Transporte	1,017,579,164
Total Sobre Costos en Transporte	183,200,421
Sobre costos por transporte de contenedores llenos vacíos	154,348,759
Sobre costos por transporte de contenedorizada	28,851,662
Sobre costos por falta de infraestructura portuaria en las regiones del norte del Perú	92,943,319
Sobre costos por falta de infraestructura portuaria en las regiones del sur del Perú	90,257,102

Fuente: Estudio de los Costos y Sobrecostos Portuarios, Autoridad Portuaria Nacional y Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque – Plan Maestro 2018

Adicionalmente y profundizando en la Geo estrategia, tenemos que la Región de Lambayeque se encuentra ubicada en uno de los principales nodos, de producción, consumo y distribución del país.

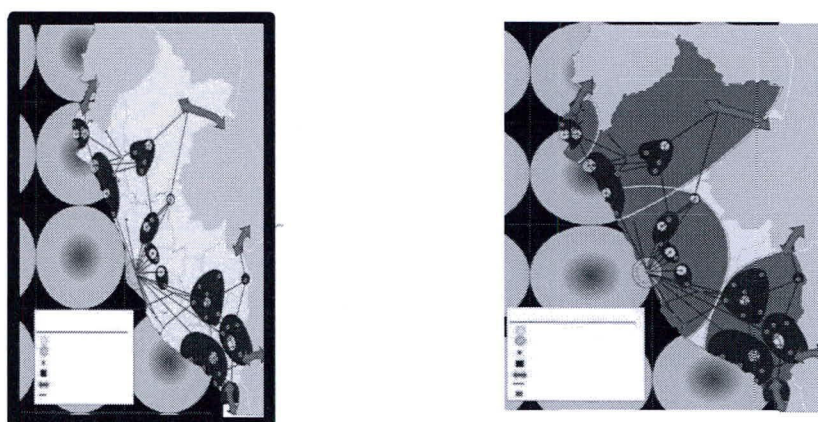
CUADRO No 8: NODOS DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO EN EL PERÚ



Fuente: Ceplan – Plan estratégico de Desarrollo Nacional

La Región de Lambayeque se encuentra ubicada en el eje principal de los ámbitos regionales funcionales diseñados en el país y en dentro de las zonas transfronterizas de desarrollo.

CUADRO No 9: ÁMBITOS REGIONALES FUNCIONALES Y ZONAS TRANSFRONTERIZAS



Fuente: Ceplan – Plan estratégico de Desarrollo Nacional

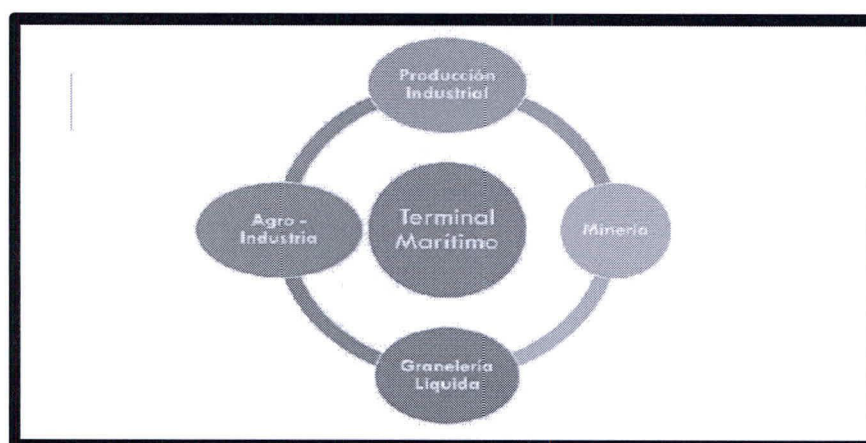
Luego de analizar si geográficamente es recomendable la propuesta, hay que analizar en segundo lugar, la amplitud de los negocios, es decir qué tipo de bienes y/o servicios principalmente pueden convertirse en el eje de la oferta y la demanda de la infraestructura que se planea construir.

En segundo lugar:

LA AMPLITUD DE LOS NEGOCIOS

Para el éxito de la operación se han considerado analizar, demandas cautivas y probables, dentro de las cuales podemos mencionar.

CUADRO No 10: CLUSTER ECONÓMICO EN LAMBAYEQUE

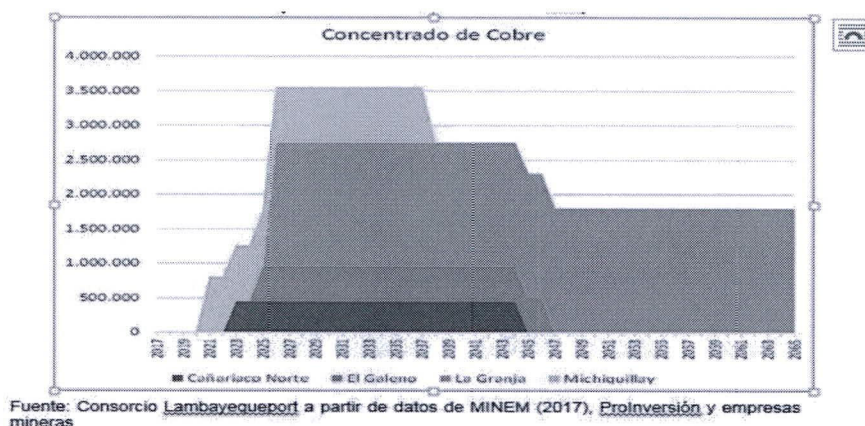


Fuente: Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque – Plan Maestro

A.- Demanda del área mínima de influencia: Orientada a considerar a todos aquellos productores, casi locales, que tendrían que optar por esta propuesta, ya que alguna otra les sería perjudicial por la distancia.

A.1 Minería

**GRAFICO No 1: PROYECCIÓN DE PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE
CONCENTRADO DE COBRE (2017-2065)
(TONELADAS MÉTRICAS SECAS)**



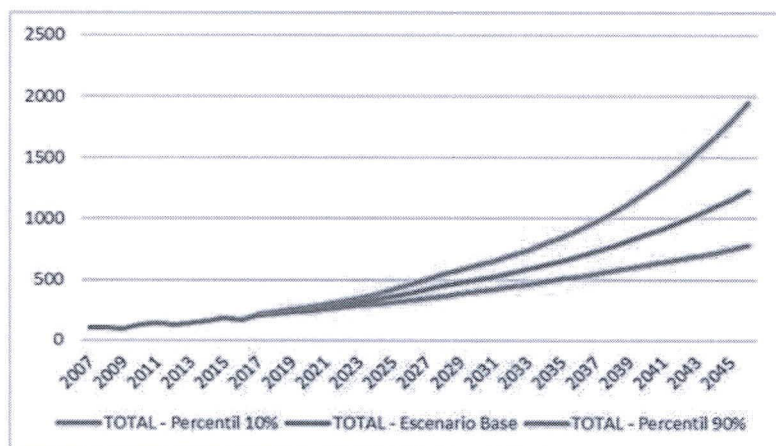
A.2 Agroindustria

Se ha analizado como base mínima, solo la generada en el Departamento de Lambayeque (que sería el peor escenario para el puerto), en las condiciones actuales, es decir, suponiendo que no se concretarían ninguno de los proyectos de irrigación nuevos (ya incluidos en el Plan Hidráulico Regional); y se ha desarrollado la serie estadística de producción de los siguientes artículos.

- Capsicums
- Mandarinas
- Café
- Cebollas
- Arroz
- Alcachofa
- Uvas
- Espárragos
- Menestras
- Banano
- Mangos
- Limón
- Paltas
- Maracuyá

Obteniendo la siguiente estimación en tres escenarios base, optimista y pesimista

**GRAFICO No 2: TRÁFICO TOTAL: PROYECCION 2017-2046 (MILES DE TONELADAS)
ESCENARIOS MODERADO, OPTIMISTA Y PESIMISTA**

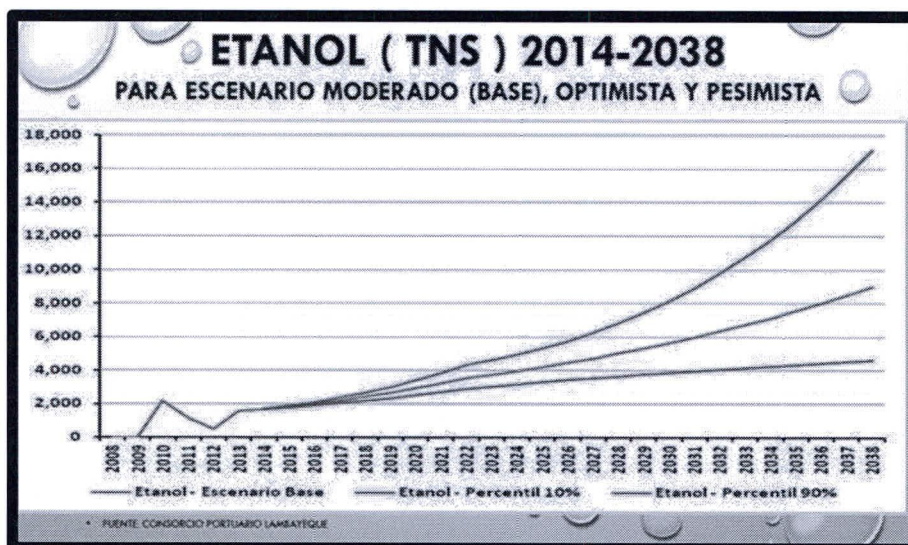


Fuente: Consorcio Lambayequeport

A.3 Graneles Líquidos

Los tres proyectos más importantes de agroindustria Lambayecana, están referidos al sembrío de caña, proceso y exportación de Etanol. Estimando el siguiente volumen.

**GRAFICO No 3: TRÁFICO TOTAL: PROYECCION 2014-2038 (TONELADAS)
ESCENARIOS MODERADO, OPTIMISTA Y PESIMISTA**

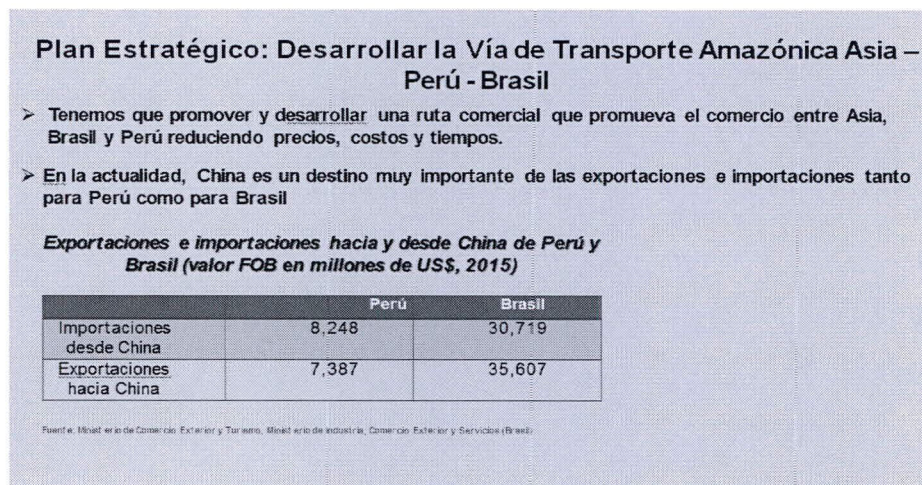


B.- Demanda orientada por el IIRSA NORTE:

Un factor importante a tener en cuenta es el corredor Bioceánico, puesto

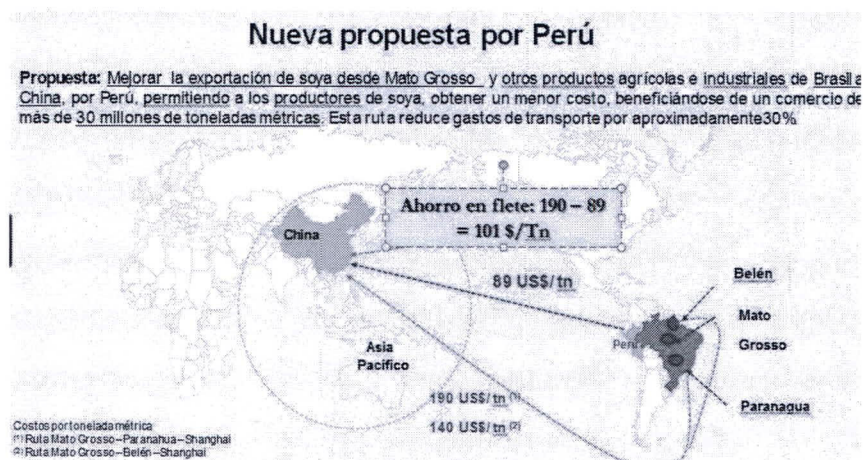
que el Puerto de Lambayeque sería la puerta de acceso del Asia a Brasil

CUADRO No 11: COMERCIO EXTERIOR PERÚ – CHINA Y BRASIL – CHINA



Fuente: Cámara de Comercio Perú - Brasil

CUADRO No 12: RUTA BRASIL – CHINA VÍA PERÚ



Fuente: Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque

La propuesta es trasladar el producto de Belén, Mato Grosso, Manaos y Paranaguá a través del Puerto de Lambayeque y tener ahorros de US\$ 101 x Tonelada.

Solo analizando los principales productos de la zona de Mato Grosso, tenemos la siguiente lectura:

CUADRO No 13: COMERCIO EXTERIOR MATO GROSSO - ASIA



Fuente: Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque

Los ahorros son tangibles, los 12.9 millones de toneladas de soya a \$ 101 de ahorro por cada una significarían \$ 1,302,900,000 anuales de menores costos o aumento de utilidades de los exportadores de este producto.

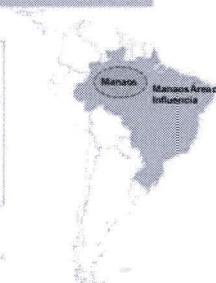
Sólo la Zona Franca de Manaus, tiene comercio exterior que genera más de 500,000 puestos de trabajo; manufacturando productos de alto valor agregado.

CUADRO No 14: CRECIMIENTO ECONÓMICO DE MANAOS – VÍA ZONA FRANCA

Manaos es una zona de libre comercio, que aloja algunos de los complejos de manufactura más grandes de Brasil.

- ▶ 234 compañías registradas.
- ▶ 46 de ellas en la industria manufacturera electrónica.
- ▶ Estadísticas recientes indican que las exportaciones de productos de la zona de comercio de Manaus son de aproximadamente 800 millones US\$ FOB.

Fuente: Ministerio de Industria, Comercio Exterior y Servicios (Brasil).



Fuente: Cámara de Comercio Perú - Brasil

C.- Demanda por competencia:

Claro está que adicionalmente se generarán demandas por competencia con otras instalaciones portuarias, de Piura, Tumbes, Amazonas, San Martín y La Libertad.

Sobre las cuales una mejor propuesta de costos y eficiencia podría hasta quintuplicar los volúmenes mencionados de demanda local.

D.- Demanda por enclave económico:

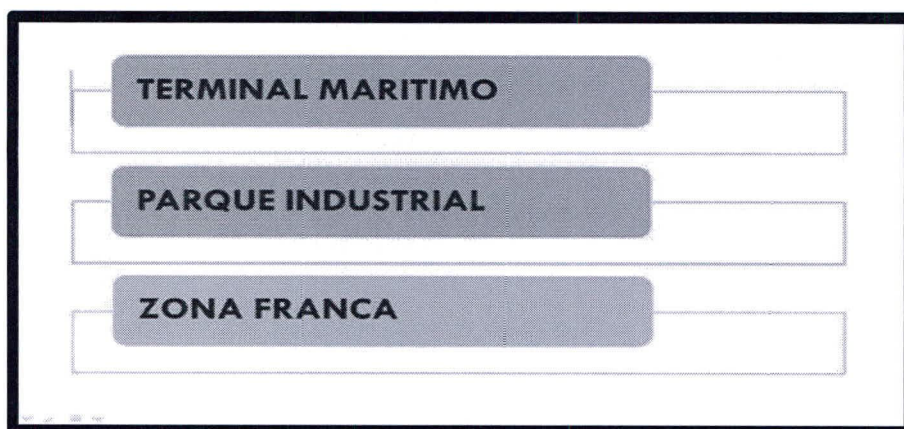
Adicionalmente, el flujo por importaciones (aún no desarrollado en el interior por falta de instalaciones portuarias) generarán uso del terminal marítimo, no hay que olvidar que la tercera parte del país está ubicado en el Norte del Perú, con el PBI per cápita más alto; y también la coexistencia del Puerto de Lambayeque consolidará para beneficio mutuo, el Parque Industrial y la Zona Franca.

En tercer lugar:

MODELO ECONÓMICO SOSTENIBLE Y GENERADOR DE VALOR AGREGADO

El proyecto total planteado por la Región Lambayeque se sustenta en el trípole de generación de valor agregado conformado por:

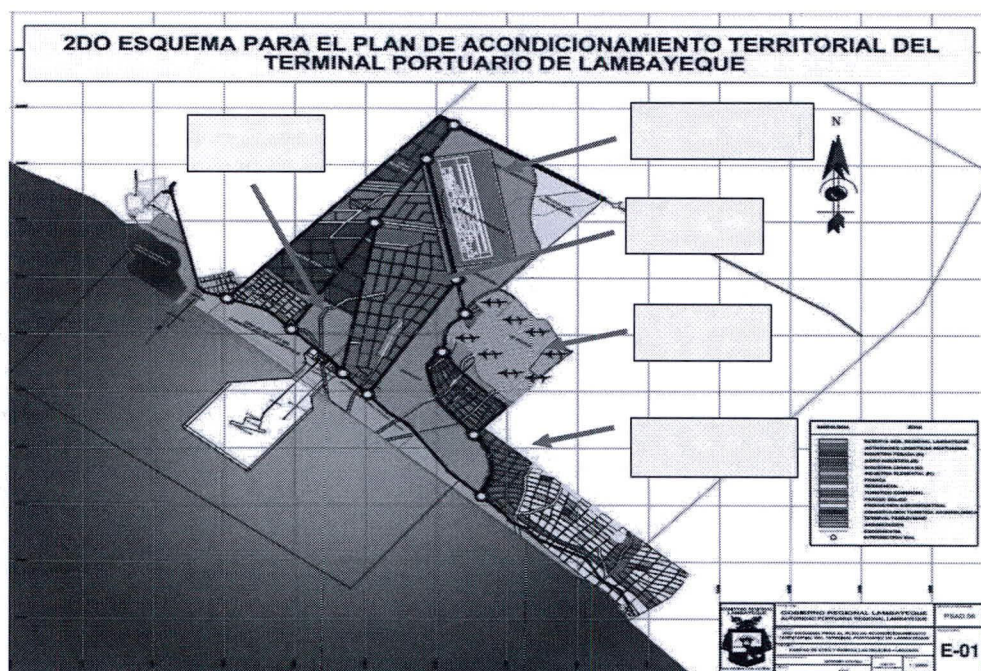
CUADRO No 15: ENCLAVE ECONÓMICO DE LAMBAYEQUE



Fuente: Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque – Plan Territorial

Este se enclave se convertiría en el primer modelo de infraestructura sostenible, generador de valor, orientado a la integración vertical productiva, generación de empleo y distribución de riqueza.

CUADRO No 16: PLAN DE ACONDICIONAMIENTO TERRITORIAL DEL TERMINAL PORTUARIO DE LAMBAYEQUE



Fuente: Autoridad Portuaria Regional de Lambayeque – Plan Territorial

El modelo está diseñado para integrar más de 6,000 hectáreas de terreno a generar las condiciones necesarias para la creación de miles de puestos de trabajo de empleo y millones de dólares de inversión de generación de valor agregado.

1.4 Las Zonas Francas en Latinoamérica:

La estrategia del desarrollo de Zonas Francas como elementos de generación y distribución de riqueza es utilizado exitosamente por casi todos los países de la Región, excepto por el Perú, que por razones desconocidas siempre ha estado de espaldas a una herramienta exitosa en el mundo.

De acuerdo a información obtenida de la Asociación de Zonas Francas de Latinoamérica (AZFA), este mecanismo es una figura que existe en 174 países desarrollados y en vías de desarrollo del mundo, distribuidas de la siguiente manera:

TABLA No 4: ZONAS FRANCAS EN EL MUNDO

<u>Zona</u>	<u>No Zonas Francas</u>
Total Mundo	5,383
Norteamérica	262
Europa	105
Asia	4,046
África	237
América Latina	486

Fuente: UNCTAD

Es incomprensible que de las 486 Zonas Francas de Latinoamérica solo exista una en el Perú la ZOFRATACNA y ni agregando 3 Zonas Económicas de Desarrollo (ZED) se conforma una oferta de infraestructura que satisfaga las necesidades de la economía.

Las Zonas Francas se han convertido en una de las principales fuentes de generación de empleo, según el AZFA en Latinoamérica su funcionamiento genera 983,330 empleos formales y capacitados, de los cuales solamente 1,988 son peruanos, es decir que El Perú solo aprovecha el 0.002% del potencial de empleo de esta modalidad estructural.

Asimismo, en estas áreas se han generado a nivel de Latinoamérica 10,240 nuevas empresas, de las cuales solamente 155 son peruanas.

También podemos observar que en el último año a través de este mecanismo se han exportado US\$ 38,675 millones de los cuales el Perú solo ha aportado US\$ 47 millones, lo que lo convierte en el peor país de la región en aprovechamiento de la creación de Zonas Francas

1.5 El Beneficio Económico de las Zonas Francas en Latinoamérica:

Adicionalmente al empleo, generación de empresas y exportaciones, que ya se ha mencionado; el beneficio económico de esta estrategia ha sido contundente.

Las Zonas Francas son espacios especiales y determinados en los cuales un estado cede en su posición de cobrador de impuestos en contraparte a los beneficios económicos que puede lograr con el funcionamiento de las empresas que se instalen allí.

Lamentablemente la inacción del Estado Peruano al respecto, hace que no se pueda establecer un real análisis de la existencia de las mismas en el país; pero, por ejemplo, en Costa Rica por cada US\$ 1 exonerado en sus Zonas Francas las empresas de la misma generaron US\$ 6.2., y desde ellas el país generó el 48 % de sus exportaciones

En Colombia existe una relación de 3 a 1 entre los impuestos recibidos y los no recibidos; en El Salvador por cada US\$ 1 exonerado en impuestos las Zonas Francas han generado un retorno de US\$ 6 en beneficio de la economía local.

Mientras que en República Dominicana los beneficios fueron 5 veces mayores a las exoneraciones otorgadas y desde allí el país generó el 56 % de sus exportaciones.

2. EL EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA QUE SE PROPONE SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

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

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

3. EL ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La normatividad de creación de este tipo de Zonas Económicas, ya existe, cuando se estableció, el Ministerio de Economía y Finanzas propuso y aceptó que tipos de Tributos, impuestos o aportaciones se exoneran (Renta, IGV, entre otros) y cuales no (caso ESSALUD); al respecto no se propone ninguna variación, por lo tanto, resulta inoficioso ahondar al respecto.

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

Los terrenos en los cuales se construirá la Zona Franca, están en propiedad del Gobierno Regional de Lambayeque, no serán transferidos a los usuarios y por el usufructo de su superficie se pagará la tasa que el Estado Peruano determine.

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

4. LA RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL, CUANDO SEA EL CASO.

Este proyecto está alineado, como debe de ser con las políticas nacionales e internacionales a nivel de macro y micro estructura.

4.1 Agenda 2030 – Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

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

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

Objetivos de Desarrollo Sostenible

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

El Perú es parte de esta agenda y este proyecto de ley también, con la ZOFRALAMBAYEQUE, como parte del trípole Terminal Marítimo – Parque Industrial – Zona Franca; busca poner fin a la pobreza en Lambayeque, erradicar el hambre y lograr la seguridad alimentaria; garantizar una vida sana y una educación de calidad; lograr la igualdad de género; asegurar el acceso al agua y la energía; promover el crecimiento económico sostenido y adoptar medidas urgentes contra el cambio climático.

4.2 ACUERDO NACIONAL

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

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

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

4.3 Plan Nacional de Competitividad

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

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

Este Proyecto de Ley, está esencialmente integrado a la medida política 7.9 Hub Logístico, pues no se contempla solamente una infraestructura aislada, sino que con la propuesta se pretende posicionar al Perú como una importante plataforma logística mediante la implementación de mecanismos que permitan garantizar la conectividad de las redes logísticas nacionales e internacionales.

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

Esta propuesta de la creación de la ZOFRALAMBAYEQUE, es parte integral del OP7 – Facilitar las condiciones para el comercio exterior de bienes y servicios.

El OP7 busca consolidar al comercio exterior y reconoce la necesidad de generar un ambiente en el cual las empresas puedan potenciar sus actividades inherentes al comercio exterior de bienes y servicios. Las medidas de política del OP7 tienen como objetivo promover la facilitación del comercio, favoreciendo al dinamismo de la actividad exportadora y optimizando los servicios logísticos.