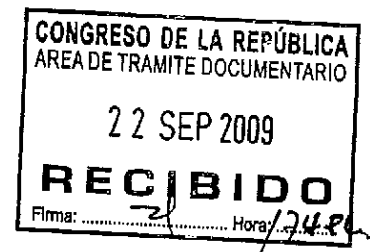


Proyecto de Ley N° 3519 / 2009-OR

PROYECTO DE LEY



La Congresista **SUSANA VILCA ACHATA**, integrante del Grupo Parlamentario Nacionalista, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le faculta el Artículo 107° de la Constitución Política del Perú, concordante con el Artículo 75° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente Proyecto de Ley:

LEY QUE CREA LA LINEA AEREA DE BANDERA DEL PERÚ

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

Declarar de alto interés público y manifiesta conveniencia nacional la creación de la línea aérea de bandera o designada del Perú, para ejercer preferentemente los derechos aerocomerciales negociados por el Perú con los países extranjeros, al amparo del artículo 60° de la Constitución Política del Perú y del artículo 4 incisos b) y c) 5.2 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil.

Artículo 2°.- Denominación de la línea de bandera

La línea aérea de bandera del Perú tiene como denominación social AEROLINEAS DEL PERÚ cuya denominación abreviada es ADPERU SAC.

Artículo 3°.- Régimen de la línea de bandera

ADPERU SAC tiene el siguiente régimen:

- 3.1 Es una empresa pública dentro del marco de la legislación de la actividad empresarial de las Regiones, organizada como sociedad anónima en la que los Gobiernos Regionales detentan la propiedad mayoritaria de las acciones y ejerce el control mayoritario de su Junta General de Accionistas.
- 3.2 Sus actividades se rigen por las normas especiales contenidas en la presente Ley, su Estatuto Social; por la legislación de la actividad empresarial de los Gobiernos Regionales o en su defecto por el Decreto Legislativo No 1031 que norma la actividad empresarial del Estado en cuanto le sea aplicable y supletoriamente por la Ley General de Sociedades, por las disposiciones de la Ley N° Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, siempre que no se opongan a las normas de la presente Ley.
- 3.3 Se le puede aplicar el régimen de Asociaciones Público-Privadas regulado por el Decreto Legislativo N° 1012 con excepción de su título IV.
- 3.4 Sus trabajadores se rigen por el régimen laboral de la actividad privada.
- 3.5 Sus ingresos, utilidades y recursos de cualquier naturaleza son intangibles y deben ser usados exclusivamente para su objeto social.
- 3.6 Se prohíbe que reciba encargos especiales de cualquier naturaleza del Gobierno Nacional o de cualquier otra autoridad.

Artículo 4°.- Objeto social

ADPERU SAC tiene como objeto social:

- 4.1 La prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga en rutas nacionales e internacionales asegurando la conectividad aérea del país, para promover la integración y desarrollo armónico de las Regiones.
- 4.2 Promover la prestación de los servicios de transporte aéreo, seguros y eficientes, con tarifas competitivas y de promoción para los destinos menos atendido por la aviación comercial.
- 4.3 Promover la imagen del Perú en el mercado turístico nacional e internacional, para contribuir mediante alianzas estratégicas, asociaciones en participación y en general a través de convenios de colaboración Interempresaria la llegada al Perú de líneas aéreas internacionales, regulares y de vuelos charter, para aumentar cuantitativa y cualitativamente el turismo receptivo.
- 4.4 Apoyar con servicios aéreos en los casos de desastres naturales, emergencia nacional y conflicto exterior como la línea aérea designada, y reserva aérea de nuestras fuerzas armadas y policiales.
- 4.5 Garantizar la integración del territorio nacional mediante la prestación de servicios en rutas troncales y en rutas subsidiarias.

Artículo 5°.- Derechos aerocomerciales

- 5.1 ADPERU SAC ejercerá la preferencia en el ejercicio de los derechos de tráfico a nivel internacional y podrá negociar con líneas aéreas nacionales e internacionales las rutas asignadas por el Estado titular de los derechos de tráfico, que intercambia el Perú a nivel internacional a través de convenios aéreos bilaterales, actas o memorandum de entendimiento entre autoridades de aeronáutica civil.
- 5.2 La designación de rutas, frecuencias o derechos aerocomerciales nacionales e internacionales a favor de la línea de bandera, se hará conforme a lo establecido por el artículo 98° de la Ley 27261 de la ley de Aeronáutica Civil y su Reglamento.

Artículo 6°.- Igualdad de tratamiento.

De acuerdo con los principios constitucionales de libre competencia y de igualdad de trato empresarial, corresponde a ADPERU SAC el mismo régimen tributario, de incentivos, garantías, seguridades y demás condiciones otorgadas o que se otorguen en el futuro a los concesionarios para la construcción, instalación y explotación de infraestructura portuaria y de servicios.

Artículo 7°.- Autonomía

- 7.1 ADPERU SAC actúa con autonomía administrativa, técnica, económica y financiera de acuerdo con la política, objetivos, metas y estrategias que apruebe su Directorio, en concordancia con la política del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, puede realizar y celebrar toda clase de actos y contratos para el cumplimiento de su fin social, se sujetan a lo dispuesto en el la presente Ley, su Estatuto Social, reglamentos internos y Acuerdos de su Directorio, y se encuentra sujeto a las normas del Sistema Nacional de Control. Sus operaciones de comercio exterior, se regirán por los usos y

costumbres del comercio internacional y por las normas de Derecho Internacional generalmente aceptadas.

7.2 ADPERU SAC está excluida del ámbito de competencia del Sistema Nacional de Inversión Pública - SNIP y del correspondiente al Consejo Superior de Contrataciones y Adquisiciones del Estado - CONSUCODE para las adquisiciones de orden productivo y operativo y del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado – FONAFE.

Artículo 8.- Duración

El plazo de duración de ADPERU SAC, es indefinido y sólo podrá ser disuelto por ley expresa en la que se señalará el procedimiento para su liquidación.

Artículo 9º.- Capital

9.1 El capital inicial de ADPERU SAC está constituido por el avión que el Estado adquirió para el uso del presidente de la república, con sus correspondientes equipos y repuestos, cuya matrícula y demás características técnicas se precisan en el reglamento de la presente Ley, asignado a la Fuerza Aérea del Perú, que se desafecta en favor de los Gobiernos Regionales, avaluado en un millón de dólares americanos (\$ 1,000,000) representado por un millón (1,000,000) de acciones de un valor nominal de un dólar americano (\$ 1.00) cada una, todas ellas de la misma serie y categoría íntegramente suscritas y totalmente pagadas.

9.2 Este capital inicial, aportado por el Estado por cuenta de los 25 Gobiernos Regionales del Perú, se distribuye y corresponde en porciones iguales a cada Gobierno Regional, capital que se ampliará al monto que determine dichos gobiernos.

9.3 En el capital de ADPERU SAC, podrá participar el sector privado con los siguientes topes:

- a) Los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales con no menos del 70%,
- b) El sector privado nacional hasta el 30% y,
- c) La inversión extranjera hasta el 10%, siempre que no proceda de país que mantenga diferendo sobre límites con el Perú.

El porcentaje de capital a que se refiere el literal b) podrá ser listado en la bolsa de valores de Lima y el literal c) en los mercados bursátiles internacionales, hasta el 15% de sus topes, conforme a las reglas que señale el Reglamento de la presente Ley.

El aporte del capital privado debe estar ligado al compromiso de transferencia o innovación tecnológica. El estatuto establece los demás requisitos pertinentes para su incorporación.

Artículo 10º.- Otros recursos de aumento de capital

El capital de ADPERU SAC, así como sus futuros aumentos son cubiertos con los siguientes:

- a) Los excedentes de reevaluación de los activos fijos, capitalizados con arreglo a ley.
- b) El valor de los bienes que le sean legados o donados previa aceptación y valorización de acuerdo a ley.

- c) La capitalización de utilidades que genere en cada ejercicio fiscal con fines de reinversión, en la proporción que determine el Directorio.
- d) Los recursos que le sean asignados en el Presupuesto del Sector Público Nacional, por cuenta de los Gobiernos Regionales así como los que se fijen en disposiciones especiales para cumplir con sus planes de desarrollo o inversiones futuras.
- e) El valor de los bienes y/o recursos que le adjudique el Estado o le transfieran otras entidades por cuenta de los Gobiernos Regionales.

El aumento de capital con los recursos referidos en los literales d) y e) precedente, beneficia exclusivamente para incrementar la participación de las Regionales en porciones iguales, salvo disposición distinta del Estado.

Artículo 11°.- Organización

La organización, dirección y administración de ADPERU SAC compete a la Junta General de Accionistas, al Directorio y al Gerente General.

Artículo 12°.- La Junta General de Accionistas

- 12.1 La Junta General de Accionistas constituye el órgano supremo de la empresa, ejerciendo las funciones referidas en el Título I de la Sección Cuarta del Libro II de la Ley General de Sociedades.
- 12.2 La Junta General de Accionistas es el único órgano competente para aprobar y modificar sus estatutos.

Artículo 13°.- El Directorio

- 13.1 El Directorio de ADPERU SAC está constituido por cinco miembros que se designarán en proporción al capital suscrito y pagado.
La no elección o reemplazo de los directores a ser designados por los representantes del capital privado aportado no afecta el quórum del Directorio ni limitará sus funciones.
- 13.2 Los Directores de preferencia contarán con experiencia y capacidad profesional en el sector de aviación civil o de comercio exterior, política aérea, derecho aéreo, ingeniería aeronáutica, administración de empresas aéreas.
- 13.3 Uno de los Directores nombrados por los Gobiernos Regionales es designado como Presidente del Directorio y ejercerá las funciones a tiempo completo.
- 13.4 La Junta General de Accionistas puede remover a los Directores en caso de incumplimiento de los objetivos anuales o falta grave. En estos casos, los reemplazantes serán designados en la misma forma que se detalla en el presente artículo, para completar el período correspondiente a los que fuesen removidos del cargo.
- 13.5 No pueden ser miembros del Directorio los incursos en las causales previstas en el Artículo 161° de la Ley General de Sociedades, con excepción de la contenida en el inciso 4° de dicho Artículo.
- 13.6 Los Directores están impedidos de realizar gestiones comerciales y de contratar la prestación de servicios no personales para ADPERU SAC o para las empresas en las que aquella tenga participación accionaria. Tal limitación alcanza a las empresas en las que los Directores fueren socios,

asociados o empleados o tuviesen conflicto de intereses relacionado al objeto social de ADPERU SAC.

13.7 Los Directores están impedidos de realizar gestiones comerciales y de contratar la prestación de servicios no personales para ADPERU SAC. o para las empresas en las que aquella tenga participación accionaria. Tal limitación alcanza a las empresas en las que los Directores fueren socios, asociados o empleados o tuviesen conflicto de intereses relacionado al objeto social de ADPERU SAC.

Artículo 14°.- El Gerente General

El Gerente General es designado por el Directorio.

Actúa ejerciendo la representación legal de la empresa, desempeñando las funciones y atribuciones de acuerdo a la Ley General de Sociedades, a tiempo completo. Su designación recae en un oficial general o superior de material de guerra en situación de actividad o de retiro, con probada capacidad profesional en el rubro de la empresa.

Artículo 15°.- Disposiciones estatutarias

El estatuto de ADPERU SAC define las atribuciones, obligaciones y responsabilidades del Directorio y consigna las disposiciones referidas a la estructura de la organización, dirección y administración de la empresa que no han sido consideradas en la presente Ley.

Artículo 16°.- Ejercicio económico

El ejercicio económico de ADPERU SAC se inicia el 1 de enero y concluye el 31 de diciembre de cada año.

Artículo 17°.- Presupuesto y estados financieros

ADPERU SAC formula y ejecuta su presupuesto por programas de conformidad con los conceptos generales que se aplican normalmente al presupuesto de empresas; asimismo, formula sus estados financieros atendiendo a las características y peculiaridades de sus actividades, rigiéndose por las disposiciones contenidas en la presente Ley y su estatuto.

Artículo 18°.- Aplicación de utilidades netas distribuibles

A propuesta del Directorio, la Junta General de Accionistas aprobará la aplicación de las utilidades netas distribuibles de la Empresa, en proyectos de inversión para la modernización y desarrollo en concordancia con las políticas aprobadas por el Directorio, las normas pertinentes de la Ley de aviación civil.

Artículo 19.- Control y supervisión

19.1 La designación del Jefe del Órgano de Control Institucional, encargado del control de la gestión administrativa, económica y financiera de los recursos y bienes de ADPERU SAC, se efectúa de conformidad con las normas del Sistema Nacional de Control.

19.2 Corresponde al Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (Fonafe) ejercer la supervisión de la actividad empresarial de ADPERU SAC, sin interferir su manejo empresarial. 5

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS, SUSTITUTORIA, TRANSITORIAS Y DEROGATORIA

Primera.- Designación e instalación del Directorio

El Directorio de ADPERU SAC, designado conforme a esta Ley, se instala dentro de los treinta (30) días siguientes a la promulgación de la presente Ley.

Segunda.- Ampliación del capital inicial

El monto del capital a ampliarse que se refiere el numeral 9.2. del artículo 9º será determinado por los Gobiernos Regionales, previo estudio técnico de expertos designados, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, FONAFE y los Gobiernos Regionales, dentro de los 90 días de publicada la presente Ley.

Tercera.- Sustitución del artículo 1º, inciso 1.2 de la Ley Nº 27170

Sustitúyase el inciso 1.2 del Artículo 1º, de la Ley Nº 27170, sustituido por el artículo 3º de la Ley Nº 28840, por el siguiente texto:

“Artículo 1º FONAFE: Objeto

(...)

1.2 No se encuentran comprendidos dentro del ámbito del FONAFE:

Las Empresas Municipales.

Las Empresas y Centros de Producción y de Prestación de Servicios de las Universidades Públicas.

El Seguro Social de Salud - EsSalud.

La Empresa Petróleos del Perú - PETROPERU S.A.

La Empresa AEROLINEAS DEL PERÚ -ADPERU SAC.

Cuarta.- Reglamento de Contrataciones y Adquisiciones de DPERU SAC

El Reglamento de Contrataciones y Adquisiciones de ADPERU SAC será propuesto por el Directorio de la empresa, para su aprobación por CONSUCODE, en el plazo máximo de treinta (30) días calendario de presentado; vencido el cual, de no haber pronunciamiento, se producirá su aprobación automática. El mismo procedimiento se aplicará para las modificaciones y reformas del referido Reglamento.

Las modalidades de adquisiciones y contrataciones de ADPERU SAC serán definidas en su Reglamento. Los criterios de evaluación y calificación deberán ser congruentes con el objeto contractual y con las condiciones que ofrece el mercado.

Quinta.-- Reglamento

El Reglamento de la presente Ley se publicará dentro de los 120 días de publicada la misma.

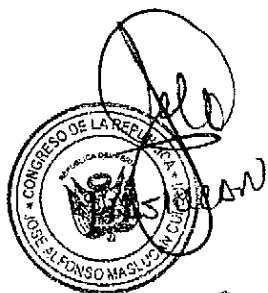
Sexta.- Vigencia

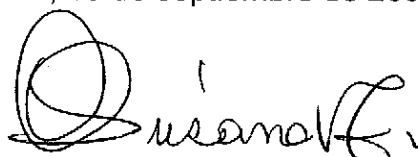
La presente Ley entrará en vigencia el día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

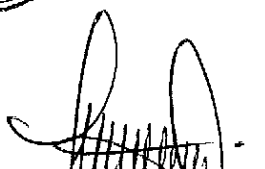
Sétima.- Derogación

Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley. En caso de conflicto entre normas de igual jerarquía, prevalecen las disposiciones de la presente Ley Especial.

Lima, 18 de septiembre de 2009.




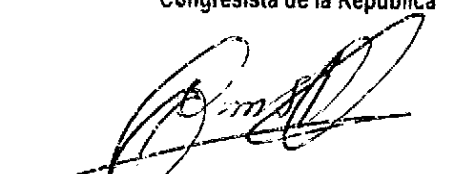

SUSANA VILCA ACHATA
Congresista de la República

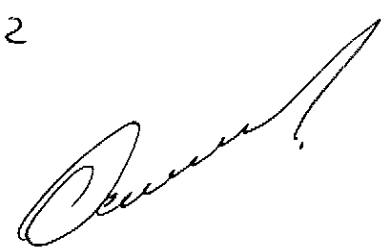

NANCY OBREGÓN PERALTA
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA


DANIEL F. ABUGATTAS MAJLUF
Congresista de la República


J. ORDÓÑEZ


WERNER
CALAVERA

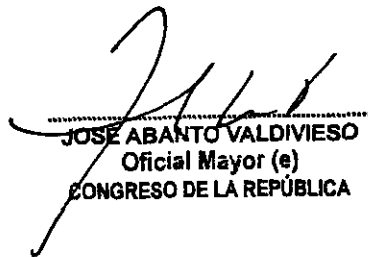

JUVENAL SILVA DÍAZ


Directivo Portavez Alfonso
Grupo Parlamentario Nacionalista
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 23 de Setiembre del 2009

Según la consulta realizada, de conformidad con el artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 3519. Para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de Transportes y Comunicaciones.


JOSE ABANTO VALDIVIESO
Oficial Mayor (e)
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. La Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú establece como objetivos permanentes el Estado en aeronáutica civil promover la integración del territorio nacional, especialmente la de las zonas geográficamente alejadas, fomentando además la vinculación permanente del Perú con los demás países a través de empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeras mediante un servicio de aviación comercial, ordenado y seguro.
2. La política aérea es la posición que debe asumir el Estado frente a los problemas que plantea el transporte aéreo. Dentro de este contexto, según las estadísticas a enero de 2009, **el mercado de transporte aéreo nacional nos muestra que la empresa LAN PERÚ con 70 por ciento de capital chileno transporta el 83.05 de pasajeros a nivel nacional**, mientras que **las demás transportadoras alcanzan apenas el 16% del mercado y existen numerosas regiones del país sin servicios aéreos o insuficientemente servidas**.

Así, **el mercado de transporte aéreo en el Perú presenta características cuasi monopólicas** que, en épocas de alta temporada, **originan una sobre demanda de pasajes en perjuicio de los pasajeros peruanos** que requieren de estos servicios, **problema aeropolítico que ha desencadenado una "posición de dominio" de LAN.**

Esta situación dista mucho de ser equitativa y beneficiosa para los derechos de los consumidores, lo que **origina un mercado cautivo con tarifas sobredimensionadas**, que limita el acceso a este servicio, en algunas épocas del año, a los pasajeros peruanos debido a su nivel de ingreso.

3. El Perú ha suscrito y ratificado el Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944 que en su Art. 43 **crea la Organización de la Aviación Civil Internacional** y en su Art. 44° **señala como sus objetivos el lograr un desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil, el de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo, seguro, regular, eficaz y económico. El de asegurar que se respeten los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo, evitando la discriminación y promoviendo en general el desarrollo de la aviación civil internacional,** principios que informan al derecho aéreo peruano, lo **que no guarda correspondencia con la realidad peruana, lamentablemente, por el descuido de los tres últimos gobiernos.**
4. La Constitución Política en su Art. 60° establece que sólo por ley expresa el Estado puede autorizar a realizar subsidiariamente La actividad empresarial directa o indirecta por razón de alto interés público o manifiesta conveniencia nacional y que la actividad empresarial pública o no pública reciba el mismo tratamiento legal.

Así, resulta de interés público terminar con el aislamiento aerocomercial de más del 90% de las regiones del país que carecen de un adecuado y económico servicio de transporte aéreo y que, en algunos casos, se los conoce como el de los aeropuertos vacíos, pues muchos terminales aéreos tienen un insignificante movimiento aerocomercial y en la mayoría de los casos no tienen servicio regular.

5. De otro lado, debe resaltarse que los servicios de transporte aéreo, son reserva aérea del Estado en los casos de conflicto, desastres y emergencias por lo que es de manifiesta conveniencia nacional que el Perú tenga un parque aéreo de aeronaves de matrícula peruana operados por pilotos y tripulaciones auxiliares peruanas, resultando de alto interés público que el país cuente con una línea aérea de capital predominantemente nacional, que actúe como línea aérea de bandera o línea aérea designada.

En este sentido conviene precisar que línea aérea de bandera o línea aérea designada, es aquella elegida por un país para ejercer los derechos de tráfico cuya titularidad tiene el Estado detentador de la soberanía y que permite el embarque y desembarque de pasajeros, turistas, correos y carga en su respectivo territorio y dirigido a todos los países del mundo, derecho que históricamente los ejerció Aerolíneas Peruanas, Aeroperu y Faucett hasta su desaparición, ventaja que en la actualidad la viene aprovechando LAN PERÚ, empresa de capitales de origen chileno, que indudablemente responden a intereses de dicho país, en desmedro del Perú.

6. Si bien nuestra Constitución Política facilita y vigila la libre competencia y resulta de interés nacional que una línea aérea tenga la preferencia en el ejercicio de los derechos de tráfico a nivel internacional respetando los derechos de las demás transportadoras aéreas nacionales, de operar aquellos destinos internacionales no servidos o insuficientemente servidos. Sin embargo, esta ventaja no es aprovechada por el Perú, por ausencia de una línea aérea de bandera nacional, de capitales peruanos, para que ejerza preferentemente los derechos aerocomerciales negociados por el Perú con otros países.

En la actualidad las transportadoras que ejercen los derechos de tráfico del Perú a nivel internacional sirven rutas internacionales rentables, no atienden a la mayoría de Regiones del Perú que están sin servicios aéreos, o son insuficientemente servidas.

7. Lo anterior demuestra la necesidad y conveniencia que el Estado a través de las Regiones, ejerza el rol subsidiario en aeronáutica civil, prestando servicios en igualdad de condiciones que el sector privado siéndole de aplicación el Régimen Tributario Común, así como las tasas y derechos correspondiente al uso de una infraestructura aeroportuaria.

La creación de nuestra línea aérea de bandera con capital accionario, en el cual, participen **los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales en no menos del 70%, el sector privado nacional hasta el 30% y hasta el 10% de inversión extranjera, siempre que no proceda de un país que mantenga diferendo sobre límites con el Perú.**

La participación del sector privado nacional y extranjero tiene el objeto de motivar alianzas estratégicas que dinamicen la actividad empresarial nacional del transporte aéreo nacional, promoviendo la competencia eliminando la suerte de monopolio existente; que motive las asociaciones en participación y en general a través de convenios de colaboración Interempresaria, la llegada al Perú de líneas aéreas internacionales, regulares y de vuelos charter –bajo costo- para aumentar cuantitativa y cualitativamente el turismo receptivo.

- 8. En la iniciativa también se propone liberar de los estatutos normativos del FONAFE y de CONSUCODE.** De FONAFE a fin que la Empresa pueda conservar y reinvertir sus utilidades en las inversiones necesarias para asegurar su oportuno y de CONSUCODE, a fin de evitar el exceso de reglamentación burocrática que en muchos casos, obstaculiza e impide la participación de grandes proveedores internacionales, tal como ocurre en el caso del Seguro Social de Salud – EsSalud y, últimamente, con la aprobación de la Ley N° 28840 – Ley de Fortalecimiento y Modernización de PETROPERU S. A.

Esta medida le permitirá a la empresa que opere con rapidez, seguridad, calidad de servicio y economía empresarial, en condiciones competitivas con las empresas del sector privado, al contar con un régimen empresarial lo más similar posible.

- 9. Finalmente, la propuesta legislativa se enmarca dentro del Art. 60 de la Constitución Política ya citado, que responde al alto interés público de toda la población peruana de acceder desde las zonas más alejadas del país a estos servicios en un contexto en donde existe una clara conveniencia nacional,** para que estos servicios de transporte aéreo puedan ir desterrando paulatinamente el aislamiento de Regiones y ciudadanos que en la actual realidad aeropolítico no pueden acceder a estos servicios.

- 10 Esta propuesta se enmarca también dentro la política trazada por el Partido Nacionalista del Perú, fortalecer la defensa de nuestro territorio y patrimonio nacional,** tal como lo venimos defendiendo y apoyando el reflotamiento de la marina mercante, al SIMA; el mantenimiento de los vuelos cívicos a lugares apartados del país, defendiendo la intangibilidad del aeropuerto de Collique; luchando para que los puertos nacionales continúen bajo la administración de ENAPU y los puertos de Paita y de Pisco bajo administración de los Gobiernos Regionales y Locales respectivamente, defendiendo que los recursos energéticos antes de exportarse sirvan para

cubrir la demanda de consumo nacional, presentando iniciativas legislativas o apoyando las que tienen el mismo propósito.

ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La iniciativa que se propone no tiene efecto presupuestario alguno, ya que no crea nuevos gastos para el erario público. El aporte inicial de capital se realiza con la transferencia del avión que el Estado adquirió para el uso del presidente de la república, con sus correspondientes equipos y repuestos a favor de la empresa de los Gobiernos Regionales, nave que se encuentra asignada a la Fuerza Aérea del Perú y que se desafecta para dicho efecto, avaluado en un millón de dólares americanos.

Como es conocido el Sr. Presidente de la República rechazó utilizarlo, encontrándose el un uso y destino en armonía con la excepción prevista en el Art. 60° de la Constitución Política del Estado, en razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional.

Esta inversión a favor de las regiones, resulta pequeña en cuanto a los beneficios económicos a favor de las Regiones y de seguridad y defensa de la soberanía nacional, antes justificada.

Este aporte, se sustenta también en el precedente establecido con la creación de la Empresa de Transportes AEREAS Nacionales de la Selva S.A.-TANS S.A. efectuada al amparo de la norma constitucional antes invocada y en la reciente Ley N°29314, Ley de Fabricación de Armas y Municiones del Ejército - FAME S.A.C del 09 de enero del presente año.

EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La presente iniciativa tiene por objeto dar cumplimiento al Art.60° de la Constitución Política del Estado que consagra los Principios de Pluralismo Económico y de Igualdad Jurídica de Competidores y hace realidad la actividad subsidiaria del Estado, en este caso, a través de las Regiones en la actividad empresarial, de conformidad a la norma constitucional acotada y, como antes se ha dicho, elimina una situación de dominio que la constitución prohíbe.

VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

El presente proyecto de ley se encuentra enmarcado en la siguiente política de Estado: Décimo Séptima Afirmación de la economía social del Estado.