

Proyecto de Ley N° 6703/2020-CR

Congresista, ROBLEDO NOÉ GUTARRA RAMOS

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la universalización de la salud"



Proyecto de Ley N° 567/2021-CR

Proyecto de Ley



Los Congresistas que suscriben, a iniciativa del Congresista **ROBLEDO NOÉ GUTARRA RAMOS**, integrante del Grupo Parlamentario Frente Popular Agrícola del Perú- FREPAP, electo por el departamento de Junín, en ejercicio del derecho de iniciativa que le confiere el Artículo 107° de la Constitución Política del Perú y los artículos 22°, literal c) y los artículos 75° y 76° inciso 2 del Reglamento del Congreso de la República; propone la siguiente iniciativa legislativa

FORMULA LEGAL:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN Y EQUIPAMIENTO DE UN AEROPUERTO EN LA SELVA CENTRAL DEL DEPARTAMENTO DE JUNÍN

Artículo único. - Objeto de la Ley

Declárese de necesidad pública y preferente interés nacional, la construcción y equipamiento de un aeropuerto en la selva central del departamento de Junín en concordancia con las normas vigentes.

Lima, 25 de noviembre de 2020



Firmado digitalmente por:
 GUTARRA RAMOS Robledo Noe
 FAU 20161740126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 30/11/2020 15:39:58-0500

ROBLEDO NOÉ GUTARRA RAMOS
 Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
 RETAMOZO LEZAMA MARIA
 CRISTINA FIR 41854380 hard
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 30/11/2020 15:46:46-0500



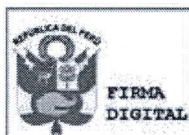
Firmado digitalmente por:
 CAYGUARAY GAMBINI Luz
 Milagros FAU 20161740126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 30/11/2020 15:54:23-0500



Firmado digitalmente por:
 RAYME MARIN Alcides FAU
 20161740126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 30/11/2020 16:00:05-0500



Firmado digitalmente por:
 CAYLLAHUA BARRIENTOS
 WILMER FIR 09773748 hard
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 30/11/2020 16:30:00-0500



Firmado digitalmente por:
 BENITES AGURTO ALFREDO
 FIR 42930319 hard
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 30/11/2020 16:13:09-0600



Firmado digitalmente por:
 MACHACAMAMANI Raul FAU
 20161740126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 30/11/2020 17:00:10-0500



Firmado digitalmente por:
 VELASQUEZ Maria Teresa FAU
 20161740126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 30/11/2020 18:00:43-0500



Firmado digitalmente por:
 Jirón Azángaro 468 oficina 311 –Lima –Perú
 Teléfono: 311-7367
 NUÑEZ MARREROS JESUS
 CARMEN FIR 16694109 hard
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 30/11/2020 17:04:19-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el sector aeroportuario se tiene una brecha de inversión en infraestructura de US\$ 2,378 millones a largo plazo, para el periodo 2016 – 2025⁽¹⁾. Frente a ella el Estado, busca promover la integración del territorio nacional, especialmente de las zonas geográficamente alejadas incentivar el incremento y modernización del parque aéreo nacional, así como el mejoramiento y ampliación de la infraestructura aérea pública y privada.

En concordancia con lo anterior el Plan Estratégico Sectorial Multianual del Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2018-2023, precisa que, "se promoverá la inversión eficiente en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, mediante la formulación y actualización de planes maestros, de conformidad con los estándares internacionales, la base de criterios de seguridad, eficiencia y demanda de mercado"⁽²⁾.

A esta falencia de infraestructura, advertida por AFIN, no es ajena el departamento de Junín, que, cuenta a la fecha con una variedad muy limitada de establecimientos destinados, en general, al transporte aéreo. Tenemos así que se cuenta, con dos aeropuertos nacionales (Francisco Carlé y Manuel Prado); tres aeródromos: Cutivireni, Mayor PNP Nancy Flores Paucar y Capitán FAP Leonardo Alvaríño Herr; y dos helipuertos (Mashira y Mapi). Hay que indicar, respecto a los aeropuertos y aeródromos, que estos son de propiedad del Estado, y permiten servicios a escala nacional;

⁽¹⁾ Cfr. JOSÉ LUIS BONIFAZ - ROBERTO URRUNAGA - JULIO AGUIRRE - CÉSAR URQUIZO.- *Un Plan para salir de la pobreza: Plan Nacional de Infraestructura 2016 – 2025, Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional*, Lima Octubre 2015, p. 3.

⁽²⁾ Cfr. http://portal.mtc.gob.pe/nosotros/documentos/pesem/PESEM_MTC_2018-2022.pdf, p. 2. (visualizado el 26.11.2020)

mientras que los helipuertos que son de propiedad privada se encuentran sujetos a la decisión del grupo Repsol-Perú⁽³⁾.

Cuando empezamos a profundizar sobre la infraestructura aeroportuaria destinada estrictamente a aeropuertos encontramos que en el departamento de Junín, sólo dos (2), pueden ser calificados como tales. Uno de ellos es el aeropuerto Francisco Carlé en Jauja que sirve para viajes, incluso internacionales, mientras que el otro sería el aeropuerto Manuel Prado en Mazamari el cual está limitado para viajes de aviones de mediano fuselaje.

Respecto al aeropuerto nacional Francisco Carlé, ubicado en la provincia de Jauja, que inició sus operaciones en 1977, tenemos que cuenta con una pista asfaltada de 2 870 metros de largo por 45 de ancho por lo que recibe vuelos comerciales diarios y eventuales, principalmente hacia la ciudad de Lima. Este aeropuerto está preparado para aviones de mayor fuselaje, lo cual le ha permitido intensificar sus vuelos, llegando a registrar, según cifras del CORPAC, un incremento del flujo de pasajeros⁽⁴⁾:

Flujo de pasajeros		
2016	2017	2018
62,000	187,737	229,807

Dicho crecimiento, se debe a dos factores, i) el ingreso de Peruvian Airlines en marzo 2017 y de Latam Airlines en julio 2017, favorecido por la ampliación de la pista de aterrizaje que facilitó el ingreso de

⁽³⁾ Cfr. <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Huancayo/junin-caracterizacion.pdf>, p. 12 (visualizado el 19.11.2020)

⁽⁴⁾ Tabla de datos de elaboración propia sobre la base de los datos en: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Huancayo/junin-caracterizacion.pdf>, p. 12 (visualizado el 19.11.2020);

aviones comerciales; y sobre todo por ii) la rebaja de precios, con lo que se volvió realmente atractivo en comparación al traslado vía terrestre.

En cuanto al segundo aeropuerto Manuel Prado ubicado en la provincia de Satipo, distrito de Mazamari, encontramos que cuenta con una pista asfaltada de 1,760 metros de largo por 30 metros de ancho, por lo que se emplea estrictamente para aviones de pequeño y mediano fuselaje tales como avionetas, en vuelos no regulares, helicópteros y aviones militares. En cuanto a los vuelos comerciales, estos resultan esporádicos, sobre todo los que se dirigen a las ciudades de Atalaya, Pucallpa, Cusco y también se emplea en vuelos militares de acción cívica.

En realidad, cuando se ajustan los parámetros para una infraestructura aeroportuaria que califique como aeropuerto en Junín de los dos aeropuertos que hemos glosado encontramos que sólo únicamente puede ser calificado como tal el aeropuerto Francisco Carlé en Jauja.

De acuerdo al artículo 27 de la Ley 27261- Ley de Aeronáutica Civil del Perú Aeropuerto: "es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie. Las áreas que lo conforman son intangibles, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido".

Es evidente que en Junín existe un déficit en los establecimientos calificables como aeropuertos, situación que se agrava para la región cuando se observa la misma falencia en la comunicación de este departamento por vía terrestre, ya que de los 166,765.1 km. de la red vial nacional, el departamento de Junín el año 2017 apenas concentró 11 969,4 km esto es un 7 por ciento de dicha red⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ Cfr. <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Huancayo/junin-caracterizacion.pdf>, p. 11 (visualizado el 19.11.2020).
www.congreso.gob.pe

Como es evidente el transporte aéreo, frente a cualquier otro tipo de transporte, tiene los beneficios de la rapidez y el hecho de su mínima tasa de siniestralidad en el traslado de personas y bienes por lo que resulta imperativo que se generen los espacios para que se desarrollen a lo largo del país y específicamente en la región Junín un nuevo aeropuerto, al tener esta un solo aeropuerto nacional calificable como tal.

Conforme a lo expuesto el presente proyecto plantea que un nuevo aeropuerto debería construir y equiparse en la selva central, a fin que la producción comercial de la zona y el transporte de personas pueda hacerse de manera rápida, eficiente y segura.

Hay que indicar que en Junín sobre todo en las provincias de Chanchamayo y Satipo existe producción destinada al consumo interno, para la agroindustria y/o exportación, sobresaliendo la producción de piña, naranja, tangelo, plátano, yuca y tangerina para consumo interno; y café, cacao, maíz amarillo duro y jengibre (kion) para la industria y/o agro exportación.

En Junín, como hemos expresado líneas atrás, encontramos la producción de piña y naranja (de jugo) del país, que son los principales productos de consumo directo de la Selva Central⁽⁶⁾. La producción de piña llegó a las 6,4 mil hectáreas en producción en los recientes 5 años (al 2017), significando el 73% de la oferta nacional entre 2013-2017; mientras que la naranja, totalizó 14,0 mil hectáreas (al 2017), significando el 56% del total de la oferta nacional.

Pero además la producción del cacao se ha venido incrementando en Junín en la selva central en el 2000 se registró unas 5,7 mil hectáreas en producción de cacao, lo cual fue creciendo a 9,4 mil hectáreas en 2010 llegando a 18,3 mil hectáreas el 2017. En la zona el cacao se ha convertido en el segundo cultivo de mayor importancia, como producto alternativo para la sustitución del

⁽⁶⁾ Cfr. ampliamente <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Huancayo/junin-caracterizacion.pdf>, p. 7-8 (visualizado el 19.11.2020).
www.congreso.gob.pe

cultivo de la hoja de coca, debido a los buenos precios observados entre 2014 y 2016, alcanzando un máximo de S/ 11,3 por kilogramo a fines de 2015.

Pero, sobre todo, no solo resulta necesario por el tema comercial, sino también por el de traslado de personas, de la zona a Lima y diversos departamentos del país y viceversa que no sólo implica un traslado por cuestiones académicas, personales, familiares, sanitarios, sino también por cuestiones de turismo, que es una veta que debe potenciarse con el transporte aéreo comercial no solo desde Lima sino para el extranjero. Hay que señalar que sólo el 2017 se recibieron más de 30 mil personas en la selva central por cuestiones de turismo.

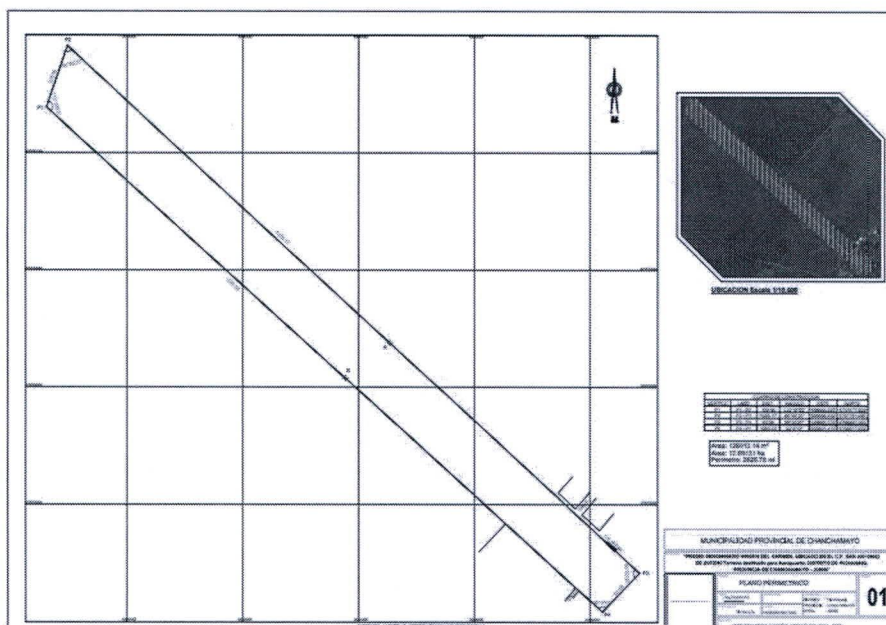
Entre los lugares que en la selva central del departamento de Junín permitirían la construcción de un aeropuerto tenemos las siguientes locaciones:

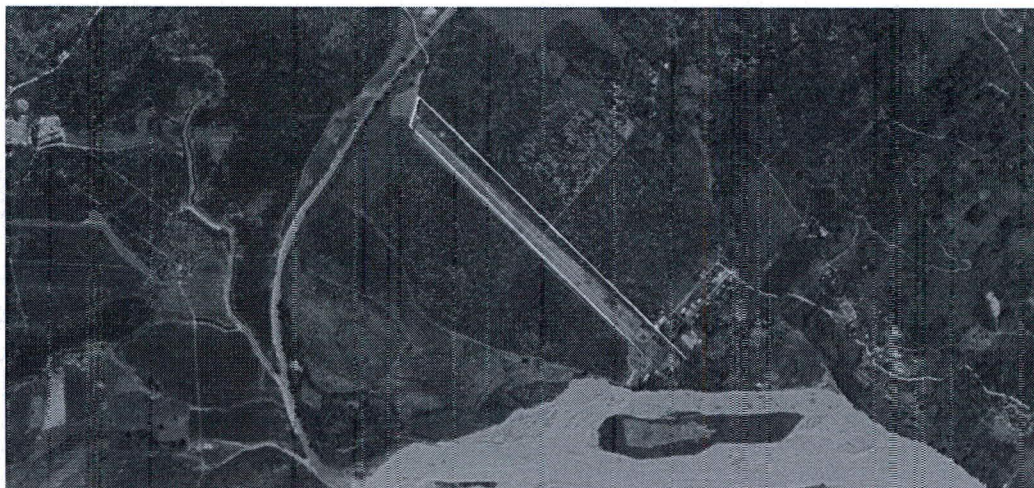
a) En el distrito de Pichanaki, provincia de Chanchamayo.

El predio se encuentra ubicado en el centro poblado de San Antonio II del distrito de Pichanaki, provincia de Chanchamayo consta de un área de 123,568.20 metros cuadrados y un perímetro de 2826.78 metros lineales siendo propietario del terreno, según registros públicos, la municipalidad provincial de Chachamayo, la misma que está de acuerdo con la construcción del citado aeropuerto.



Sobre la base del terreno se ha elaborado un bosquejo de propuesta sobre el aeropuerto estructurado por la propia Municipalidad provincial del Chanchamayo.





b) En el distrito de Pangoa, provincia de Satipo.

En este distrito se ha considerado la construcción del aeropuerto sobre la base de un terreno de 250 hectáreas que la comunidad de Cubantia ubicada en el distrito de Pangoa pone a disposición para este fin y que la Municipalidad del distrito de Pangoa ha comunicado de manera oficial al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a este despacho mediante oficio N° 442-2020.A/MMDP del 09.11.2020.



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PANGOA

GESTIÓN EDIL 2019-2022

"Año de la Universalización de la Salud"

OFICIO N° 417-2020-AMDP

Señor:
 GUTARRA RAMOS ROBLEDO NOÉ
 CONGRESISTA DE LA REPUBLICA
 Presente.-

Asunto : PROPUESTA DE TERRENO PARA AEROPUERTO COMERCIAL EN SATIPO.

Es grato dirigirme a usted, para saludarlo cordialmente a nombre de la Municipalidad Distrital de Pangoa y el mío propio, al mismo tiempo ostentarle mis mayores y mejores deseos de éxitos en su labor, manifestar lo siguiente.

Que, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), el distrito de Pangoa cuenta con aproximadamente con 61.388 habitantes, con una extensión de 5.589,51 KM², siendo uno de los 9 distritos de la Provincia de Satipo. Así mismo, la capital San Martín de Pangoa está localizada en las Coordenadas Geográficas 11° 25' 48. 80" Latitud Sur y 74° 28' 24.80" Longitud Oeste en el sistema PSAD56 y en el Sistema WGS 84 en las Coordenadas UTM 6 736 399 m N y 555 614 m E.

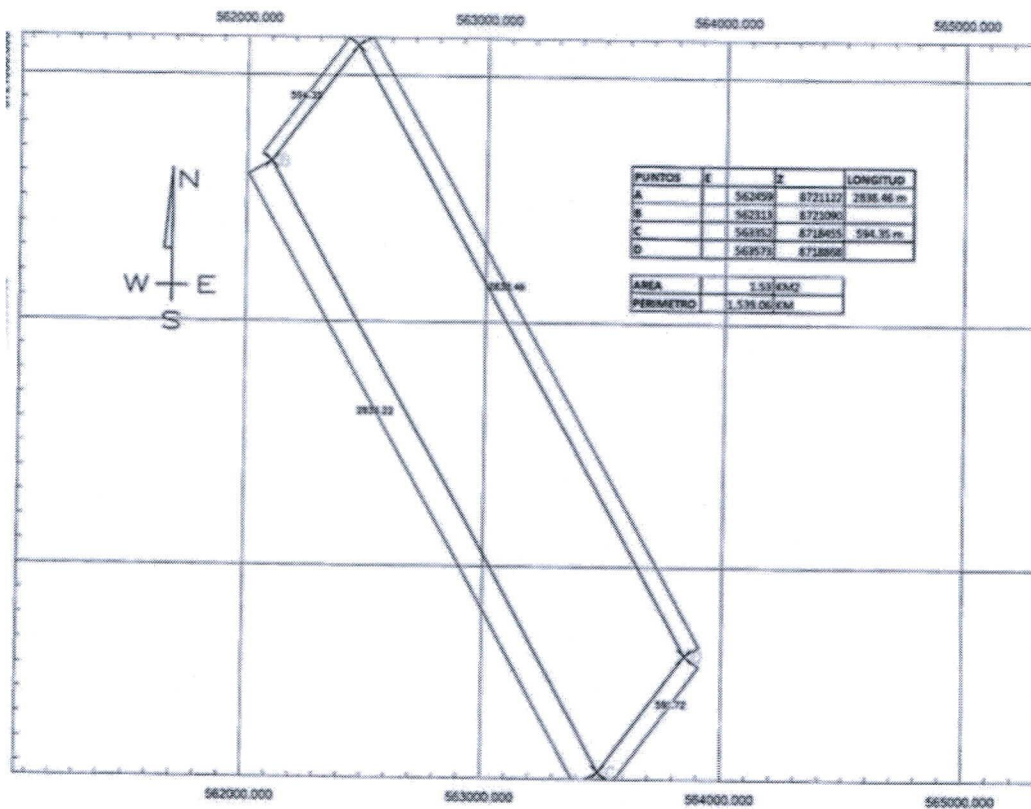
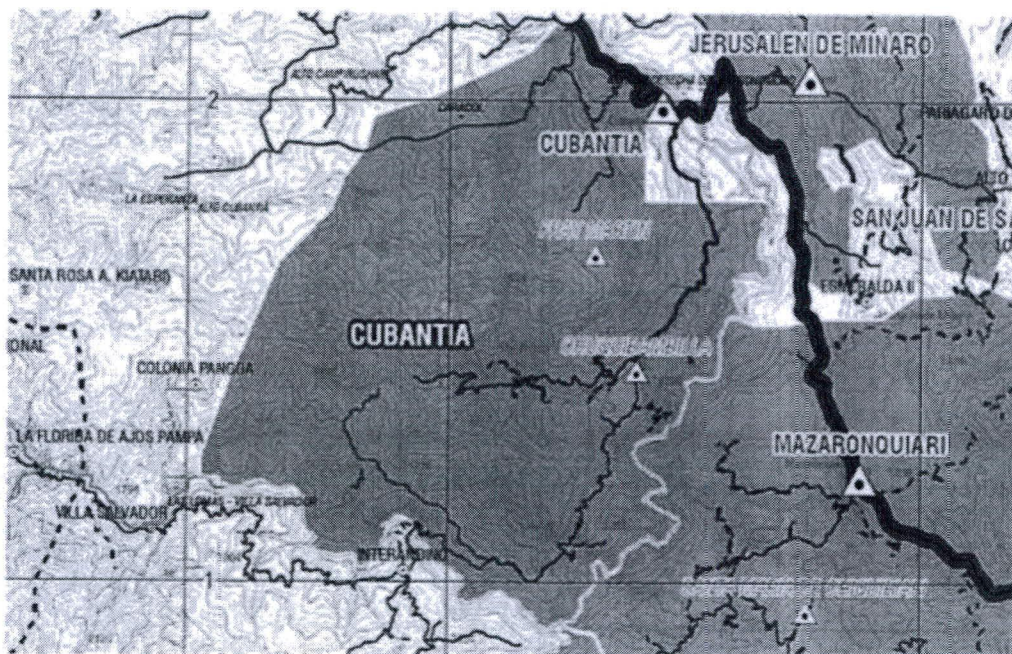
Cuyas altitudes de acuerdo al estudio de zonificación económica ecológica son: Varía según los distintos pisos altitudinales, siendo uno de los lugares con mayor altitud el cerro sin nombre de cota 4856 msnm., ubicado al Sureste de la quebrada Colpapata, así como el cerro sin nombre de cota 4652 msnm., ubicado al Sur de la laguna Palia, cerro Totacruz a 4400 msnm, Ranchicoma a 4378 msnm, etc., y los puntos de menor altitud se encuentran en el Valle del Río Ene con cotas desde los 350 msnm. a 600 msnm

La municipalidad distrital de Pangoa en coordinación con la Comunidad Nativa de Cubantia, propietaria de un terreno apto para la instalación de un aeropuerto comercial, en el Distrito de Pangoa, Provincia de Satipo, pone a disposición en calidad de donación al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el terreno para dicho fin.

N°	COMUNIDAD NATIVA	AÑO DE TITULACION	N° RESOLUCION
9	CUBANTIA	1977	462-ORAMS-VI



MAPA DE UBICACIÓN CC. NN CUBANTIA



Este terreno dentro del distrito de Pangoa sería una de las alternativas a considerar, dado que podrían consignarse otros terrenos dentro del mismo distrito para este fin.

ANALISIS COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de Ley al ser eminentemente declarativo no eroga ni genera ningún gasto al Estado. Por el contrario, pone en evidencia la necesidad que se construya un aeropuerto en la selva central lo que permitirá consolidar, a través del mejoramiento del transporte aéreo, la agricultura, el comercio, el transporte de personas, la ayuda sanitaria y sobre todo incentivará el turismo a la selva central en el departamento de Junín ayudando a resolver las necesidades de la población en el ámbito geográfico de la Selva Central de la región Junín, fomentando de esta manera su desarrollo económico evitándose así cualquier controversia social.

EFFECTO DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La norma propuesta no deroga ni contraviene ninguna norma legal, por el contrario, es una norma estrictamente declarativa, que guarda concordancia con la Constitución Política en su artículo 54, dominio del Estado del espacio aéreo, y con la Ley 27261-Ley de Aeronáutica Civil del Perú artículo 4 literales b) y g) que indica que son objetivos permanentes del Estado en materia aeronáutica civil promover la integración del territorio nacional, así como el mejoramiento y ampliación de la infraestructura aérea pública y privada, adicionalmente con el artículo 27 referido a los requerimientos para un aeropuerto.

Asimismo, esta propuesta se enmarca y concuerda con los "Lineamientos de las políticas de desarrollo del país", sobre todo con la "Política Octava" del Acuerdo Nacional, que precisa que el Estado se compromete en la "Descentralización Política, Económica y Administrativa para Propiciar el Desarrollo Integral, Armónico y Sostenido del Perú"; la misma que en su literal (c) de esta política se

refiere que se promoverá la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales; también concuerda con la política Décima referida a la "Reducción de la pobreza"; y finalmente la política vigésimo tercera del acuerdo nacional que incide en la mejora de la "Política de desarrollo agrario y rural".

JUNTA DE PORTAVOCES DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 18 de junio de 2021

Se acordó la ampliación de Agenda.-----



HUGO F. ROVIRA ZAGAL
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

PLENO VIRTUAL DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

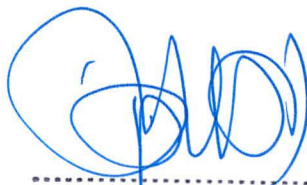
Lima, 1 de julio de 2021

Fue aprobado, en primera votación el texto contenido en el dictamen de la Comisión de Transportes recaído en los proyectos de ley 6527 y 6703, por 106 votos a favor, ningún voto en contra y 1 abstención.-----

Fue aprobada la exoneración de segunda votación, por 109 votos a favor, ningún voto en contra y ninguna abstención.-----

Se acumuló el Proyecto de Ley 7397.-----

Se acordó la dispensa del trámite de aprobación del acta para ejecutar lo acordado en la presente sesión.-----



HUGO F. ROVIRA ZAGAL
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 6 de julio de 2021

Oficio 1622-2020-2021-ADP-D/CR

Señor congresista

LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

Tengo el agrado de dirigirme a usted, por especial encargo de la señora Presidenta a. i. del Congreso de la República, para comunicarle que, en la sesión virtual del Pleno del Congreso, celebrada el 1 de julio de 2021, se acumuló el Proyecto de Ley 7397/2020-CR, mediante el cual se propone la ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto de Pichanaqui en la selva central del departamento de Junín, al dictamen de la comisión que preside, recaído en los proyectos de ley 6527 y 6703/2020-CR, por el que se propone declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción del Aeropuerto Nacional de la Selva Central, aprobado en primera votación y exonerado de segunda votación en la referida sesión del Pleno.

En consecuencia, la comisión que usted preside queda eximida de presentar dictamen sobre el Proyecto de Ley 7397/2020-CR.

Con esta ocasión reitero a usted, señor congresista, la expresión de mi especial consideración.

Atentamente,



YON JAVIER PÉREZ PAREDES
Oficial Mayor del Congreso de la República

HRZ/jvch

c.c. Área de Trámite Documentario y Digitalización de Documentos