



"Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la construcción del Aeropuerto Nacional de la Selva Central"

El **Grupo Parlamentario Juntos por el Perú**, a propuesta del congresista de la República que suscribe **Edgard Reymundo Mercado**, en ejercicio de las facultades previstas en el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, en concordancia con el artículo 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

FORMULA LEGAL:

El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PREFERENTE INTERES NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO NACIONAL DE LA SELVA CENTRAL

Artículo Único. – Declaración de necesidad pública y preferente interés nacional

Declárese de necesidad pública y preferente interés nacional la construcción del Aeropuerto Nacional de la Selva Central en el departamento de Junín.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Gobierno Regional de Junín, establecerán mecanismos técnicos necesarios para disponer la ubicación geográfica para la construcción del Aeropuerto Nacional de la Selva Central.

Lima, 15 de febrero de 2022



Firmado digitalmente por:
BAZAN NARRO Sigrid Tesoro
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/02/2022 12:58:05-0500



Firmado digitalmente por:
REYMUNDO MERCADO Edgar Cornelio
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/02/2022 11:33:24-0600



Firmado digitalmente por:
LUQUE IBARRA Ruth FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/02/2022 11:24:09-0500



Firmado digitalmente por:
CORTEZ AGUIRRE Isabel FAU
20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 18/02/2022 13:29:51-0500



Firmado digitalmente por:
LUQUE IBARRA Ruth FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/02/2022 11:23:54-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **23** de **febrero** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1342/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:
1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

.....
HUGO ROVIRA/ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Antecedentes

En el año 2020, se presentaron los proyectos de ley 07397-2020-CR, 06703-2020-CR y 06527-2020-CR, que tenían como finalidad declarar de necesidad pública y preferente interés nacional la construcción del Aeropuerto Nacional de la Selva Central.

Es así, que luego del debate y aprobación en la Comisión de Transportes y Comunicaciones y posteriormente en el Pleno del Congreso, el 07 de julio de 2021, el Congreso de la República, remitió al Poder Ejecutivo, la autógrafa de la Ley que declara de necesidad pública y preferente interés nacional la construcción del Aeropuerto Nacional de la Selva Central, siendo observada por el Poder Ejecutivo del año 2021.

En el año 2021, se han presentado (03) tres iniciativas legislativas, referidas a declarar de necesidad pública y preferente interés nacional la construcción del Aeropuerto Nacional de la Selva Central:

- PL. 0566/2021-CR, que propone una "Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la construcción del aeropuerto en el distrito de Pichanaqui, provincia de Chanchamayo, departamento de Junín".
- PL. 0567/2021-CR, que propone una "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".
- PL. 0568/2021-CR, que propone una "Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto de Pichanaqui en la selva central del departamento de Junín".

En tal sentido, mediante el Oficio N° 0218-ECRM/-2022-2026-CR, informamos a la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que, desde nuestro Despacho, venimos trabajando una iniciativa legislativa que declare de necesidad y preferente interés nacional la construcción del Aeropuerto Nacional de la Selva Central, solicitándole evalúen la viabilidad de la misma.

Mediante, el Informe N° 0038-2022-MTC/12.08, remitido el 14 de febrero del presente a nuestro despacho, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, informa que para la Selva Central, el MTC a través de la DSAC, viene desarrollando dos (02) proyectos de inversión pública, los cuales son: Construcción del Aeropuerto de Oxapampa y el mejoramiento y ampliación del Aeropuerto de Mazamari; de ellos, el primero ya cuenta con estudio nivel perfil culminado, y el segundo, iniciará en el presente

año 2022 con la elaboración del estudio de pre inversión a nivel perfil, respectivamente.

Por lo expuesto, en vista que se viene trabajando desde el Poder Ejecutivo la construcción de un aeropuerto en la Selva Central, presentamos la presente iniciativa legislativa, recogiendo la exposición de motivos del proyecto de ley N° 6703-2020-CR, presentada el 01 de diciembre del año 2020.

Fundamentos de la iniciativa legislativa

En el sector aeroportuario se tiene una brecha de inversión en infraestructura de US\$ 2,378 millones a largo plazo, para el periodo 2016 - 2025¹. 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 Herry; y dos helipuertos (Mashira y Mapi). Hay que indicar,

¹ Cfr. José Luis Bonifaz - Roberto Urrunaga - Julio Aguirre - César Urquiza.- *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)

respecto a los aeropuertos y aeródromos, que estos son de propiedad del Estado, y permiten servicios a escala nacional; 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, llegándose a registrar, según cifras del CORPAC, un incremento del flujo de pasajeros⁴

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 aviones comerciales; y sobre todo

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

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

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 Carrié 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

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

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

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 Central⁶. 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 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.

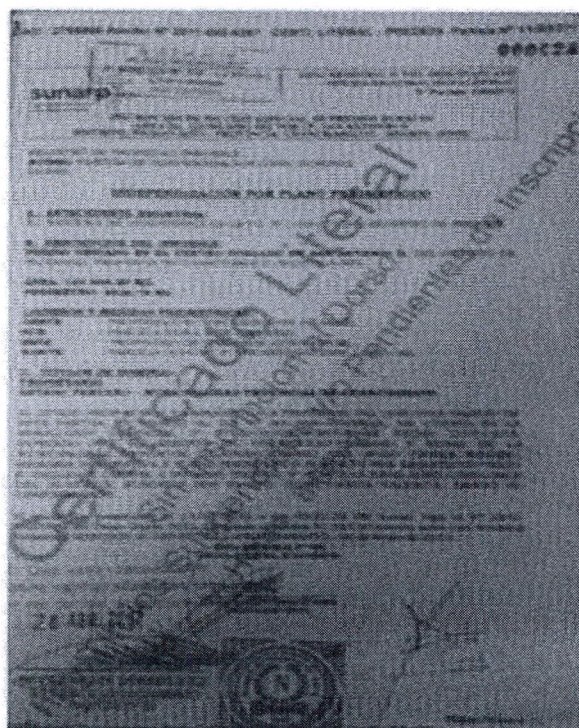
⁶ Cfr. ampliamente <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Huancayo/iunin-caracterizacion.pdf>, p. 7-8 (visualizado el 19.11.2020).

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.

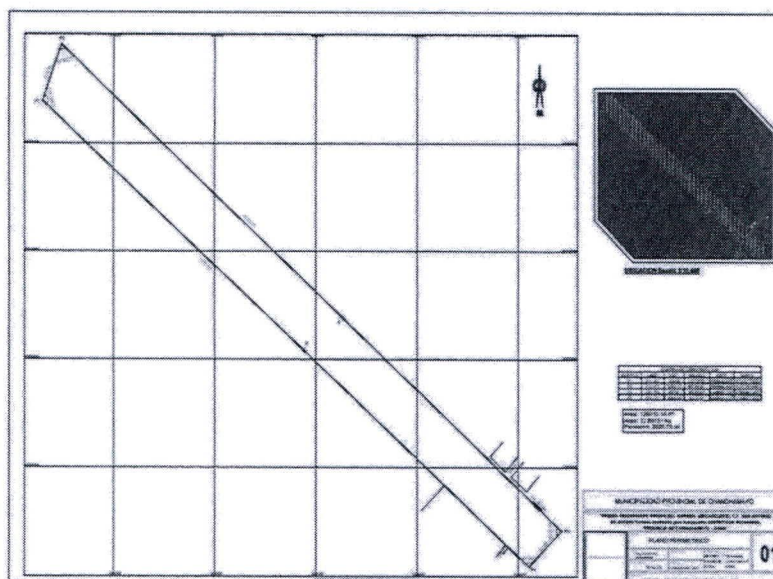
Entre los lugares que en la selva central del departamento de Junín permitirían la construcción de un aeropuerto tenemos las siguientes locaciones:

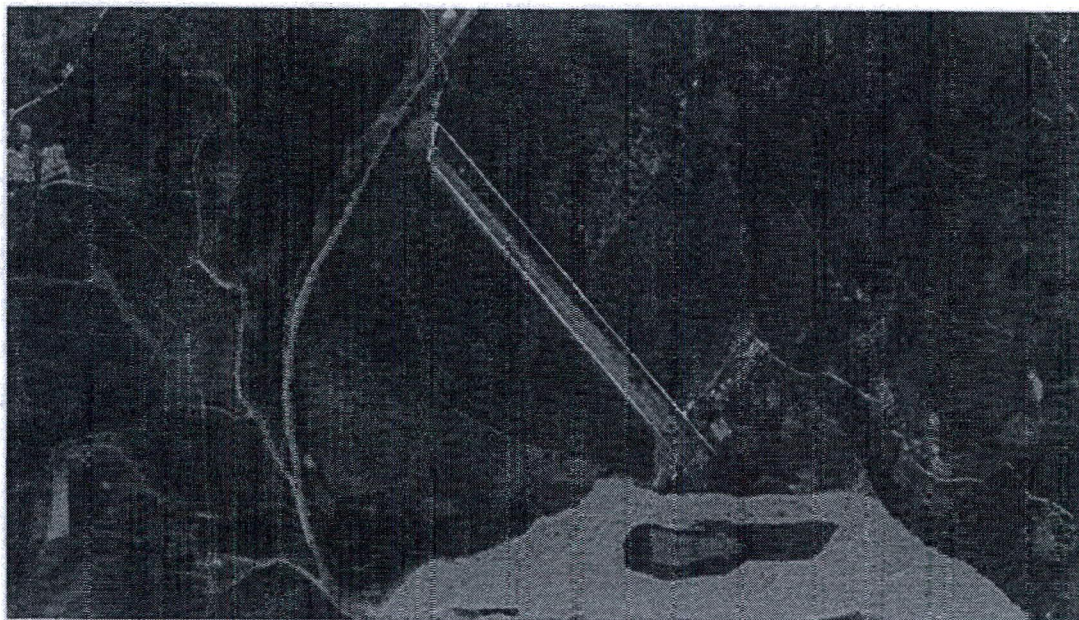
a) En el distrito de Pichanaki, provincia de Chanchamayo.

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.



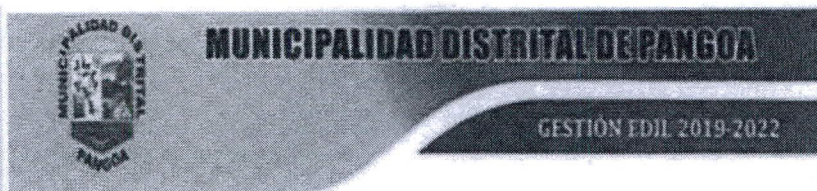
Sobre la base del terreno se ha elaborado un bosquejo de propuesta sobre el aeropuerto estructurado por la propia Municipalidad provincial del Chanchamayo.





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.



"Año de la Universalización de la Salud"



OFICIO N° 442-2019-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 extenderle mis mayores y mejores deseos de éxitos en su labor, manifestar lo siguiente:

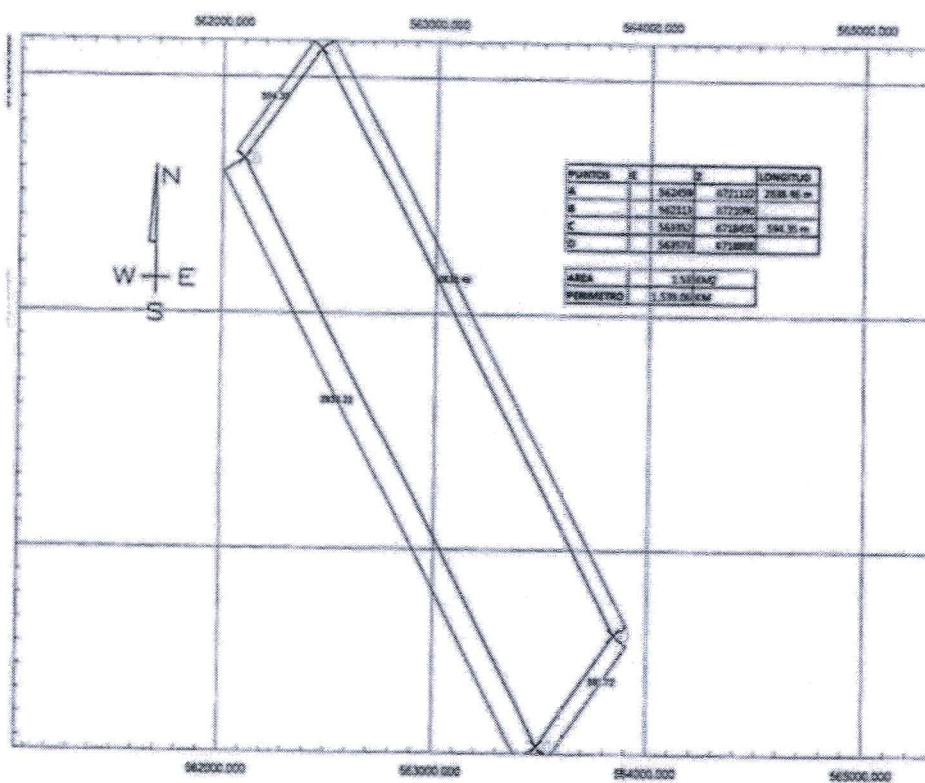
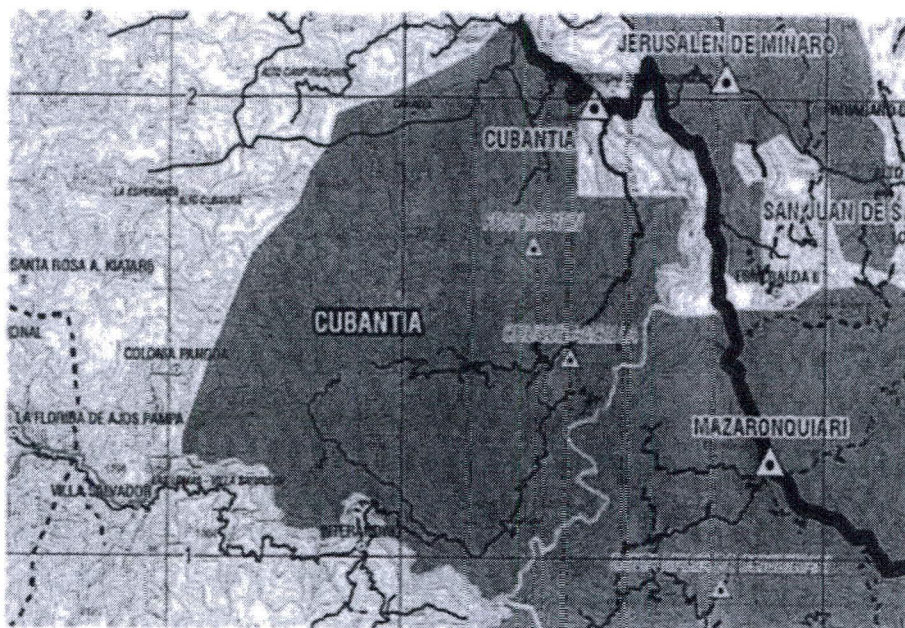
Que, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), el distrito de Pangoa cuenta con aproximadamente con 61,388 habitantes, con una extensión de 5,509.51 KM², siendo uno de los 8 distritos de la Provincia de Satipo. Así mismo, la capital San Martín de Pangoa está localizada en las Coordenadas Geográficas 11° 25' 48. 86" Latitud Sur y 74° 29' 24.60" Longitud Oeste en el sistema PSAD56 y en el Sistema WGS 84 en las Coordenadas UTM 8 736 388 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 metros, ubicado al Suroeste de la quebrada Colapapata, así como el cerro sin nombre de cota 4652 metros, ubicado al Sur de la laguna Palla, cerro Teta Cruz a 4400 metros, Ranchotoma a 4378 metros, etc., y los puntos de menor altitud se encuentran en el Valle del Río Ene con cotas desde los 350 metros a 800 metros.

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 TITULACIÓN	N° RESOLUCION
8	CUBANTIA	1977	462-ORAMS-VI

MAPA DE UBICACIÓN CC. NN CUBANTIA



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 N° 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".