



MONTALVO CUBAS SEGUNDO TORIBIO

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL URGENTE LA REACTIVACIÓN, RESTAURACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO "EL VALOR" DE LA PROVINCIA DE UTCUBAMBA DISTRITO DE EL MILAGRO EL MISMO QUE SE ENCUENTRA EN ESTADO DE ABANDONO

Los congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Partido Nacional Perú Libre, a iniciativa del Congresista **SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS**, ejerciendo el derecho a iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22°, inciso c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PUBLICA Y DE INTERÉS NACIONAL URGENTE LA REACTIVACIÓN, RESTAURACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL AEROPUERTO "EL VALOR" DE LA PROVINCIA DE UTCUBAMBA DISTRITO DE EL MILAGRO EL MISMO QUE SE ENCUENTRA EN ESTADO DE ABANDONO

FORMULA LEGAL

Artículo 1. Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene como Objeto declarar de necesidad pública y de interés nacional urgente la reactivación, restauración y modernización del aeropuerto El Valor, ubicado en el distrito de El Milagro, provincia de Utcubamba, departamento de Amazonas bajo la modalidad de obra pública, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, facultándose a dicho ministerio realizar las acciones pertinentes para la reactivación, restauración, modernización, financiamiento, reconstrucción y, operación y mantenimiento del proyecto.

Artículo 2. Créase la Comisión de Gestión de reactivación, restauración y modernización del Aeropuerto El Valor de la provincia de Utcubamba, distrito de El Milagro del departamento de Amazonas.

Artículo 3. Conformación del Consejo Directivo en la comisión de Gestión de reactivación, restauración y modernización del Aeropuerto El Valor de la provincia de Utcubamba, distrito de El Milagro del departamento de Amazonas, como máximo órgano de la entidad, encargada de establecer políticas, planes, objetivos,



actividades, metas y estrategias para gestionar y buscar el financiamiento para cubrir la reconstrucción.

La conformación de la Comisión de Gestión es la siguiente:

- Un representante del Ministerio de Transportes
- Un representante del Gobierno Regional de Amazonas
- Un representante del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
- Un representante de PROINVERSION
- Un representante de la población organizada perteneciente al área de influencia donde se realizará el proyecto.

Artículo 4. Entidad encargada de la reconstrucción

La reconstrucción del Aeropuerto El Valor, se ejecutará como obra pública, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el que se encuentra facultado para someter a Licitación Pública Internacional y, los licitadores deberán acreditar bajo declaración jurada, que cuentan con la experiencia y el expertiz necesario para la reconstrucción, administración y mantenimiento del Aeropuerto El Valor de Utcubamba – Amazonas.

Estas contrataciones estarán subsumidas a los procedimientos de control ex ante y ex post a cargo de la Contraloría General de la República, con la finalidad de que se garantice una eficacia tenaz y objetiva, pero al mismo tiempo que no afecte la dinámica y desempeño en la ejecución.

En caso de que los obligados a presentar la declaración jurada, presenten información falsa, el contrato quedará resuelto de pleno derecho, conforme a lo establecido en el artículo 1430° del código Civil.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA Y COMPLEMENTARIA

ÚNICA. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá de asegurar las gestiones para la reactivación, restauración y modernización del Aeropuerto El Valor de la provincia de Utcubamba, distrito de El Milagro del departamento de Amazonas, con cargo a los recursos propios asignados para este fin dentro de los sesenta (60) días hábiles posteriores a la entrada en vigencia de la presente Ley, bajo responsabilidad.


SEGUNDO TORIBIO
MONTALVO CUBAS


SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPUBLICA


VÍCTOR CUTIPA CCAMA
DNI: 04647085



PERU
CONGRESO
REPUBLICA

MONTALVO CUBAS SEGUNDO TORIBIO

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Peru
Peru P.U.
WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Directivo Portavoz Titular
Grupo Parlamentario Perú Libre
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Segundo Toribio
Segundo Toribio

Alex Flores R.
ALEX FLORES R.

Silvana Robles
SILVANA ROBLES

Pharis Cruz Yaman
PHARIS CRUZ YAMAN

Pasión Dávila A.
PASIÓN DÁVILA A.

Paul Gutierrez Torres
PAUL GUTIERREZ TORRES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA DE REACTIVACIÓN Y RESTAURACIÓN DEL AEROPUERTO EL VALOR DE LA PROVINCIA DE UTCUBAMBA - AMAZONAS

Este proyecto tiene por finalidad la reactivación, restauración y modernización del aeropuerto El Valor, ubicado en el distrito de El Milagro, provincia de Utcubamba, departamento de Amazonas. Contar con un aeropuerto en esta parte de la selva es beneficioso e indispensable para los pobladores de todo el departamento, ya que este permitirá disminuir los tiempos que toman los usuarios para viajar desde la región Amazonas y el resto del país y viceversa, teniendo en cuenta que actualmente la única vía de acceso es por ruta terrestre.



El aeropuerto El Valor se encuentra actualmente en situación de abandono, por ello la Municipalidad de Utcubamba en el 2018 inició la limpieza de las áreas laterales a la pista de vuelo con maquinaria pesada, para permitir la rehabilitación de este terminal aéreo (<https://www.youtube.com/watch?v=aGQA8u6a-4U>) (Utcubamba, 2018). Este aeropuerto que es propiedad del Estado, tiene muy favorables condiciones operacionales por su ubicación geográfica y geoestratégica, con una pista afirmada de aterrizaje de 2000 mts. de largo por 43 mts. de ancho, dispone de un terreno contiguo en ambas cabeceras para ser ampliado hasta una longitud mayor a los 3000 mts. Y también respecto al ancho para la habilitación correspondiente de las franjas de seguridad para que pueda iniciar su uso comercial y agroexportador, turístico, etc. para atender la demanda actual y futura del servicio de transporte aéreo de pasajeros, turistas y comercio, así como ampliar los mercados nacionales y extranjeros para el desarrollo de esta región fronteriza (PERIODO, 2018). El Servicio de Estacionamiento para Aviación General en el Aeropuerto El Valor, debe incluir en su reconstrucción una plataforma de concreto que servirá para el estacionamiento de aviones pesados y de aviones menores, de servicios no regulares, los cuales operarán en el aeropuerto de El Valor una vez reactivado y restaurado.

La reactivación y restauración del Aeropuerto El Valor le dará a este la capacidad de recibir en mejores condiciones a cientos de turistas locales e internacionales que anualmente visitan la Amazonía peruana, el cual tendrá los siguientes beneficios para el desarrollo de nuestra región:

- La generación de empleo durante y después de su construcción, este terminal aeroportuario propiciará diversos puestos de trabajo, por lo

que se requerirá de personal especializado en este tipo de servicios.

- El impacto turístico en el departamento de Amazonas se ha incrementado estos últimos años por ello este será un complemento importante para la optimización de los servicios turísticos, como hospedaje, transporte, restaurantes y más, así como el fomento de otros atractivos turísticos alternativos existentes en todo el departamento de Amazonas.
- La incrementación en las exportaciones, especialmente de productos agrícolas esenciales en el día a día de los habitantes locales como el Café, Cacao, arroz, plátanos y otros productos que son producidos en la región Amazonas, lo que dará la viabilidad de expandirse y hacer propicia la salida al exterior desde este terminal.
- La implementación del transporte en movilización de los miles de visitantes que arribarán por año al Aeropuerto El Valor, hará necesaria la construcción de vías más rápidas que acorten los tiempos de viaje hacia y desde esta localidad, lo que supondría una mejora en la conectividad nacional e interprovincial.



Es por eso que esta propuesta legislativa es de prioridad regional y de impacto nacional y, por ende, el Estado debe cubrir esta la creciente demanda turística enfocada en el departamento de Amazonas, así como la mejora de los servicios aeroportuarios, porque es conocido por todos que la capacidad del actual aeropuerto de Chachapoyas no da la cobertura necesaria a los miles de turistas que visitan nuestra región.

Tratándose de una obra pública que requiere de una inversión considerable, es pertinente que el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Transportes y Comunicaciones, rindan cuenta de la estrategia, diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del proyecto y sobre la evaluación para su ejecución bajo la modalidad de obra pública, ante la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, una vez en cada periodo anual de sesiones.

Dada la envergadura del proyecto, es necesario que se autorice al Ministerio de Transportes y Comunicaciones celebrar los convenios internacionales correspondientes con organismos internacionales que cuenten con el expertiz necesario para el acompañamiento y asistencia técnica en la elaboración y ejecución del Aeropuerto El Valor de Amazonas.

La Región Amazonas, es una zona privilegiada de la parte nororiental del Perú, con diversas cadenas productivas priorizadas como el bambú, pitahaya, plátano, cacao,

café entre otras y, con un potencial turístico impresionante, la convierten en una región en crecimiento constante. Sin embargo, una de las limitantes y predominantes para consolidar ese desarrollo, son los accesos y tiempos de recorrido para poder llegar hasta esta región. Desde hace aproximadamente diecinueve (19) años, la región no cuenta con la entrada de vuelos comerciales con una mayor periodicidad y con una infraestructura aeroportuaria adecuada para facilitar el acceso en un menor tiempo. De todo esto se deduce que, para la región Amazonas, es vital contar con un aeropuerto con características adecuadas y moderno, que permita la conectividad hacia otras regiones y territorios nacionales adecuadamente.

II. CONCEPTO INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA DERECHO COMPARADO

Todo análisis requiere como mínimo una descripción y una definición del concepto. La actividad aeronáutica es volar, y por lo tanto se realiza en el espacio; la navegación aérea, para circular a través de ese espacio aéreo, requiere de una organización, más o menos compleja, de un sistema puesto a su servicio.

Esa organización, que comprende diversas instalaciones situadas en la superficie recibe el nombre de infraestructura. Se trata de un instrumento auxiliar de la aviación de la máxima importancia, por cuanto que, de la eficacia de su organización depende el funcionamiento adecuado de aquélla. Es una organización sumamente compleja y heterogénea que comprende diversos tipos de instalaciones y servicios (VIDELA ESCALADA, 1969, pág. 389)¹.

Hasta muy recientemente, la necesidad de mayor superficie de los aeropuertos, venía motivada básicamente por la necesidad de la expansión y crecimiento de las instalaciones y zonas operativas aeronáuticas, tales como pistas, área de maniobras, etc., hoy en día, sin que lo anterior deje de ser una realidad, lo cierto es que los aeropuertos reclaman cada vez mayor superficie para las actividades relacionadas con el transporte aéreo y comerciales en general, tales como zonas modulares y ciudades de negocio aeroportuario (VIDELA ESCALADA, 1969, pág. 390).

Muchas veces los centros de control y las ayudas a la navegación de los aeropuertos están, fuera de su ámbito perimetral, conformando una red compleja pero cada vez más segura. Los elevados costes de inversión que requiere su establecimiento y mantenimiento, determinan en muchos casos que sea el Estado el que se haga cargo de la infraestructura, al menos de aquéllas que sirven al tráfico internacional, situación que no debe ser entendida como proscripción de la actividad privada en el sector; los particulares deberán cumplir todas aquellas actividades a que vengan obligados (VIDELA ESCALADA, 1969, pág. 393).

De tal suerte, que, si innecesario es insistir en la obligatoriedad del correcto funcionamiento del sistema a fin de conseguir la mayor seguridad en el transporte

¹ <https://es.scribd.com/document/424634518/Manual-Aeronautico-Videla-Escalada>

aéreo, en la misma medida se debe tener en cuenta la necesidad de optimizar la gestión desde la óptica económica que comporta el mercado y que depende de forma directa y clara del perfecto funcionamiento del citado sistema.

En el ámbito internacional, por los Estados suele distinguirse y diferenciarse entre la regulación de los aeropuertos, desde una perspectiva estática respecto, la de la navegación aérea. Son dos conceptos diferentes que en algunos aspectos operativos se solapan.

El concepto de Aeródromo y Aeropuerto, de acuerdo con la definición que ofrece la Ley de Navegación Aérea Española (L.N.A.), es la siguiente:

"Artículo 39.

Las superficies dispuestas para la llegada y partida de aeronaves se clasifican en aeródromos y aeropuertos. Los primeros pueden ser permanentes y eventuales.

Se entiende por aeródromo la superficie de límites definidos, con inclusión, en su caso, de edificios e instalaciones, apta normalmente para la salida y llegada de aeronaves. El aeródromo será eventual cuando su establecimiento obedezca a necesidades transitorias o sea designado para una utilización particular en circunstancias especiales.

Los aeródromos, por la naturaleza de sus servicios, pueden ser militares o civiles, y estos últimos, así como los aeropuertos, públicos o privados.

Se considera aeropuerto todo aeródromo en el que existan, de modo permanente, instalaciones y servicios con carácter público, para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga." (LNA, 1960).

La navegación aérea la entenderemos como el conjunto normativo que regula la circulación aérea en el espacio aéreo, desde el despegue hasta el aterrizaje de las aeronaves, y también en tierra en lo correspondiente a la operatividad de la aeronave (VIDELA ESCALADA, 1969, pág. 396).

III. BREVE RESEÑA HISTORICA

El Aeropuerto El Valor de Utcubamba - Amazonas, es un Patrimonio de Guerra mental de las fuerzas armadas porque se suscitó un hecho histórico que marcó el fin de un siglo de conflicto con el Ecuador, donde se logró la paz permanente que data de hace 27 años, este Aeropuerto era el punto de llegada del apoyo logístico a las tropas del ejército peruano cuando se dio la guerra con el Ecuador.

Los combatientes que llegan con el rostro desencajado, heridos en busca de oxígeno libre de pólvora, aguarunas con ropas de soldados, hospitales de campaña en los



cuarteles. Como telón de fondo, el peregrinaje de las madres de los combatientes no habidos. Entre el aeropuerto El Valor, el cuartel El Milagro y el poblado civil, Bagua es, en estas horas de distensión, el núcleo urbano que concentra las dolorosas consecuencias de una guerra. Pero la historia abarca a otros protagonistas, entre ellos, los pilotos. "Primero leemos el rosario y recién encendemos motores. Y antes de una misión jamás debes tomarte fotos. A 15 mil pies de altura, los caramelos bajan las tensiones. Para relajarnos, a veces sintonizábamos la banda HF 1000 para escuchar el duelo entre radioaficionados de ambos países. Son un chiste. Acercándonos al punto de ataque, la cabina vibra horrible. Sobre el blanco, el tiempo no corre. ¡Levanta, levanta!, grita la tripulación. Entonces el helicóptero eleva la cabeza, cae y, de cara al enemigo, descarga el arsenal. Los destellos que salen de los cerros son misiles térmicos. Hay que protegerse con cohetes Shaft, señuelos que crean falsos blancos en el aire. El problema es que tú no sabes si son realmente térmicos los misiles que vienen hacia ti", nos dice el comandante Rayo, piloto de un Sukhoi, - "Después de cada misión entramos en un estado de shock: hemos visto a la muerte. Antes de dormir nos reunimos, comentamos las acciones, recordamos a nuestros hermanos. No quiero decirte lo que sueño", dice 'El monstruo del Cenepa', piloto de 39 años que pareciera tener 50, recordando el bombardeo a PV1 mientras la Cruz Roja operaba a soldados peruanos. "La muerte es nuestra compañera. Cuando te toca, te toca. Nadie muere en la víspera", habla mirando su helicóptero MI 25, su 'tanque volador' que reposa en el aeropuerto El Valor. Al sacarse el casco observa matas de cabello que caen. "Es el stress, hermano", explica. El rostro perlado por el sudor (Gutiérrez, 2021)².

Estas son experiencias de soldados y pilotos apostados en el cuartel el Valor quienes dejaban sus aviones y helicópteros estacionados en el Aeropuerto El Valor, ubicado estratégicamente durante la guerra del CENEPA.

IV. ESTADÍSTICAS TRAFICO DE PASAJEROS EN AEROPUERTOS DEL PERÚ EN 2021 (COMEXPERU 2022)

Con la intención de mostrar la necesidad de mejorar el tráfico de pasajero en nuestro país ya sea por razones de turismo, negocios o carga, presentamos estas muestras estadísticas.

Los datos más recientes de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (Corpac) muestran que, en 2021, el movimiento general de pasajeros en los aeropuertos del Perú fue un 54.5% más que en 2020, aunque un 51.5% menos que lo registrado en 2019.

Esta recuperación ha sido más acentuada en el tráfico nacional de pasajeros en 2021, ya que el número de pasajeros domésticos fue un 66.9% más alto que en 2020, mientras que el de pasajeros internacionales creció un 14.1% en el mismo periodo de análisis.

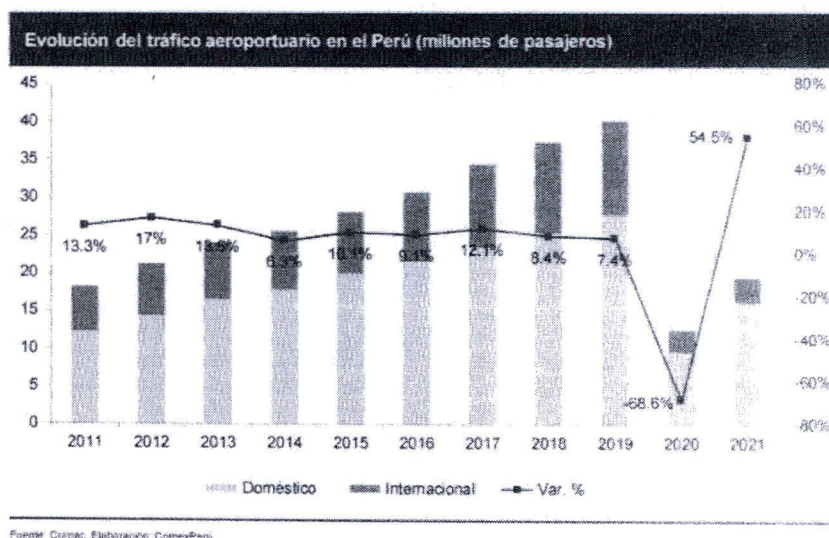
² <https://elcomercio.pe/bicentenario/1995-l-bagua-detras-del-frente-l-bicentenario-noticia-2/>

A nivel departamental, y sin considerar Lima, Cusco lideró el movimiento general de pasajeros, pues en 2021 el número de pasajeros fue un 46.9% más que en 2020. Le siguen Arequipa (+ 64.8%), Piura (+ 53.3%), Loreto (+47.4%) y San Martín (+ 81.9%).

Este resultado no es sorprendente. Si evaluamos la competitividad aeroportuaria en nuestro país, según el Reporte de Competitividad Global del Foro Económico Mundial en 2019, el Perú se ubicó en el puesto 92 de 141 países, lo cual demuestra una baja eficiencia de los servicios de transporte aéreo. En este mismo reporte, nos posicionamos en el puesto 50 respecto de la conectividad aeroportuaria, mientras que en el pilar de infraestructura general (que incluye infraestructura vial, ferroviaria, portuaria, entre otros) se alcanzó la posición 88 entre 141 países. Esto ubica al país en los últimos puestos en términos de infraestructura y calidad de los servicios de transporte, en especial los aeroportuarios.

La pérdida de competitividad de los aeropuertos en nuestro país se explicaría, entre otros factores, por una creciente demanda durante los últimos años, la cual ha superado la capacidad de oferta a nivel de infraestructura. Entre 2011 y 2019, el movimiento general de pasajeros en los aeropuertos del país se duplicó (+121.6%), pero la oferta de servicios y, en especial, la infraestructura aeroportuaria no creció en similar magnitud, debido a retrasos en los proyectos de inversión. Estos retrasos se traducen en calidad de servicio que dejan de percibir los usuarios, por lo que movilizarse por nuestro territorio se hace menos atractivo. Esto último afectaría gravemente al turismo, sector que no termina de recuperarse tras los estragos de la pandemia.

Es por eso de la necesidad de crear aeropuertos en ubicaciones estratégicas en nuestro territorio, que nos permitan el acceso fluido a destinos comerciales, turísticos y, de cualquier índole beneficiosa para nuestro país.



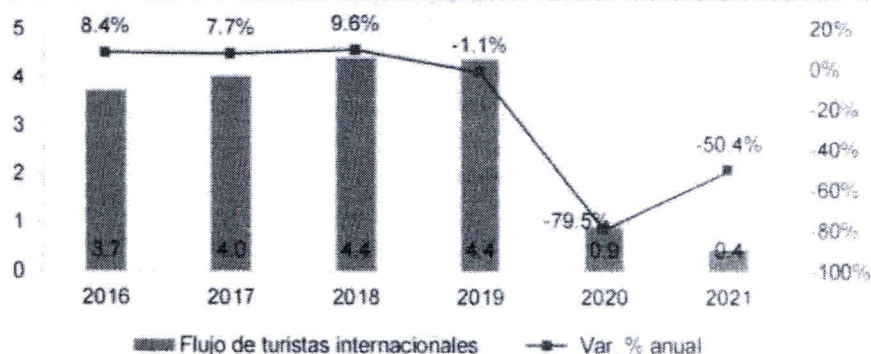
URGENCIA POR REACTIVAR EL TURISMO

El sector turismo fue uno de los más afectados por la pandemia. Según datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), si bien en 2021 la actividad alojamiento y restaurantes registró un crecimiento del 43.3%, por un lado, se registró una expansión del subsector restaurantes en un 50.7%, mientras que el subsector alojamiento se contrajo un 8.1%.

Por otra parte, según datos del Mincetur, la llegada de turistas internacionales en 2021 fue un 50.4% menos que en 2020 (-79.5% en 2020). Además, el ingreso de divisas por turismo receptivo en 2021 fue un 4% más que en 2020 (-78.7% en 2020). Estas cifras demuestran que el sector no logra recuperarse. En un contexto pos-COVID-19, es fundamental continuar los esfuerzos para reactivar este sector, ya que es fuente de generación de empleos y permite un mayor dinamismo de la economía.

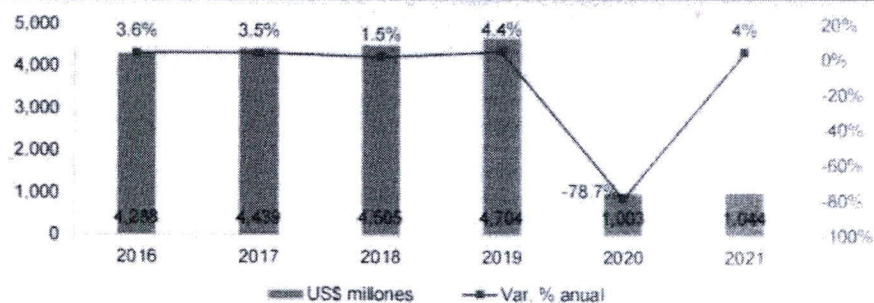


Evolución del flujo de turistas internacionales (millones)



Fuente: Mincetur. Elaboración: ComexPerú

Evolución del ingreso de divisas por turismo receptivo



Fuente: BCRP. Elaboración: ComexPerú

Según la Organización Mundial del Turismo, para reactivar el turismo se debe, entre otras acciones, aprovechar la colaboración público-privada, además de adoptar la transformación digital y garantizar una constante innovación y sostenibilidad en el sector. Para ello, es importante acelerar la transición a una economía circular en la cadena de valor del turismo, además de fomentar la transición hacia un turismo más eficiente en el uso de recursos.

Si bien el movimiento de pasajeros en nuestro país viene alzando vuelo, la evolución del flujo de turistas que arriban al Perú, así como las divisas por turismo receptivo no se reactivan en la misma proporción. Es importante contar con una mejor infraestructura aeroportuaria para poder brindar mejores servicios que incentiven la llegada de viajeros internacionales. Urge una reactivación del sector, que garantice empleos de calidad para más peruanos y mayores ingresos para el país, y que esto último se traduzca en mayor inversión en el sector (ComexPerú, 2022).

POTENCIAL AEROPUERTO "EL VALOR" DE LA PROVINCIA DE UTCUBAMBA DISTRITO DE EL MILAGRO



La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas, creada en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.

OSITRAN³, Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, que como funciones generales son supervisar, regular, normar, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender reclamos, respecto de actividades o servicios que involucren la explotación de la infraestructura de transporte de uso público como carreteras, aeropuertos, puertos, vías férreas – incluida la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las líneas del Metro de Lima y Callao – así como la Hidrovía Amazónica.

Tiene como Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)⁴ Terrenos e Instalaciones: Los planes maestros del Concesionario y los cronogramas de desarrollo deben satisfacer los requisitos de capacidad de los RTM dentro de los límites de los terrenos e instalaciones aeroportuarios expandidos.

³ <https://www.ositran.gob.pe/anterior/nosotros/quienes-somos/>

⁴ <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/ANEXOIV-CONT-LAP1.pdf>

Accesibilidad relativa a necesidades especiales, incapacitados y minusválidos: Deberá satisfacer los estándares contemplados en la legislación sobre incapacidades (ADA), así como los requisitos aplicables establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Federal Aviation Administration (FAA).

De los tipos de Aeropuerto⁵, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tiene las calificaciones a) Helipuertos, b) Pequeños Aeropuertos: construidos para aviones de peso de 7000 kilogramos, c) Que se construirán para una carga de 11 toneladas, d) Que deben admitir hasta 18 toneladas de carga total, pero a los cuales no les hace falta balizamiento de noche ni medios de radionavegación, e) Aeropuertos Locales: que admiten aeronaves de 27 toneladas, f) Aeropuertos Nacionales; que admiten aeronaves de 40 toneladas, g) Aeropuertos Internacionales que admiten aeronaves de 60 toneladas, y luego h) Aeropuertos transcontinentales y los i) Aeropuertos Transoceánicos.

El Aeródromo el Valor, tiene el potencial de modernizarse y poder lograrse como un Aeropuerto Internacional; que apertura el comercio, transporte de productos agrícolas, activar la agroindustria, y el desarrollo turístico ecológico con el potencial de Amazonas. Seguido a ser un aeropuerto de enlace con las ciudades cercanas a Ecuador; que requieren ir a Quito para luego viajar a Lima, para luego llegar a Jaén entre tantos beneficios. El proyecto de Aeropuerto el Valor; tiene una ventaja adicional a la de las pistas cercanas que como se puede apreciar en la (Foto 01) no tiene alturas o vientos encontrados para evitar un aterrizaje sin problemas. A diferencia de los colindantes debido a su riesgo al aterrizar por montañas y geografía que no colabora.

Amazonas mas de 90% de su economía hoy en día depende del agro; y con el desarrollo del transporte podría impulsarse el Café, Cacao, y frutos diversos muy valorados. Así como activar puestos de trabajo rápidamente. Por lo que nuestro primer paso será reactivarlo, luego modernizarlo y en operación ponerlo en valor. Buscar apoyo internacional para ser asesorados en el desarrollo de la infraestructura moderna teniendo como objetivo luego hacerlo Aeropuerto Nacional y luego Internacional.

Las ventajas⁶ que aporta un aeropuerto son tales como la mejora de las comunicaciones, la creación de puestos de trabajo, la generación de actividad económica, la revalorización del entorno, el ordenamiento urbanístico, etc. En la (foto 02) se puede apreciar que espacio aéreo combina con la geografía para llegadas y salidas sin problemas de clima.

⁵ http://bdigital.ula.ve/storage/pdftesis/pregrado/tde_arquivos/14/TDE-2012-03-20T07:02:18Z-1518/Publico/yanezeleonora_parte2.pdf

⁶ <https://www.itaerea.es/por-que-se-construyen-aeropuertos#:~:text=Las%20ventajas%20que%20aporta%20un,%2C%20el%20ordenamiento%20urban%C3%ADstico%2C%20etc.>

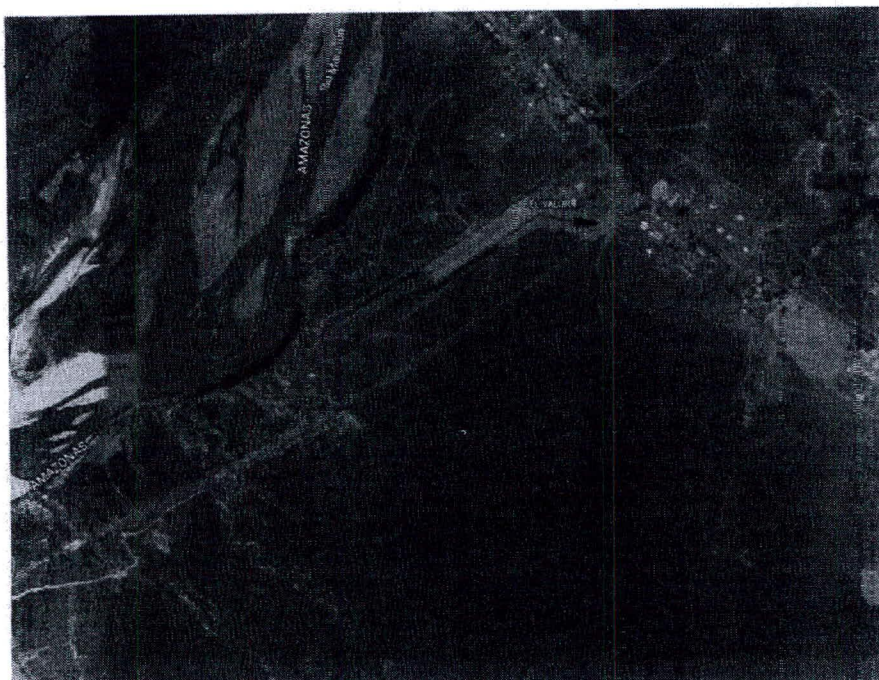


Foto 01 Área de la Ubicación de Aeródromo el Valor

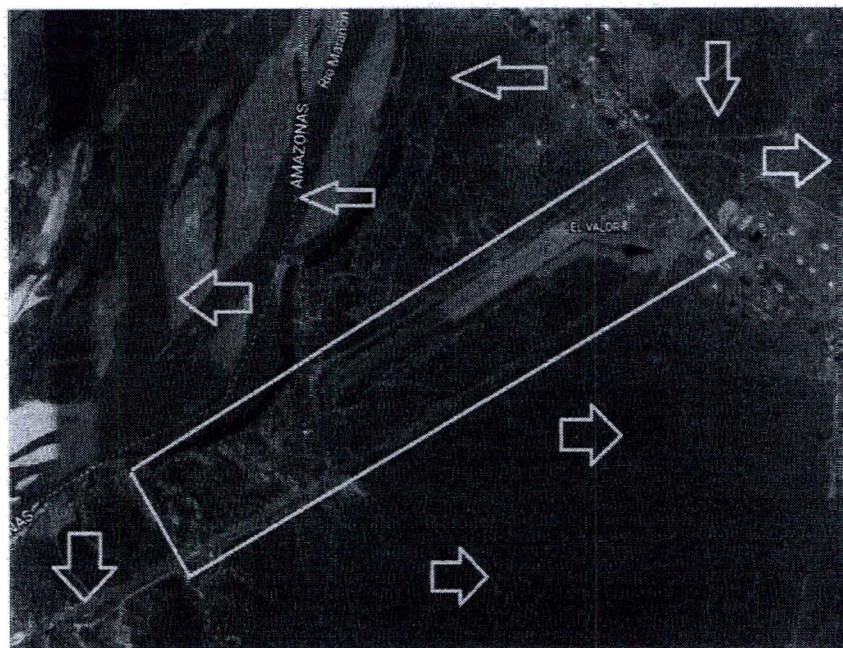


Foto 01 Área de la Ubicación de Aeródromo el Valor

MARCO LEGAL CONSTITUCIONAL

I. MARCO LEGAL CONSTITUCIONAL

Artículo 69°. – El Estado promueve el desarrollo sostenible de la Amazonía con una legislación adecuada.

Artículo 188°. – La descentralización es un proceso permanente que tiene como objetivo el desarrollo integral del país.

II. MARCO LEGAL DE LA LEY ORGÁNICA DE GOBIERNOS REGIONALES: LEY N° 27867

Artículo 5.- Misión del Gobierno Regional

La misión de los gobiernos regionales es organizar y conducir la gestión pública regional de acuerdo a sus competencias exclusivas, compartidas y delegadas, en el marco de las políticas nacionales y sectoriales, para contribuir al desarrollo integral y sostenible de la región.

III. MARCO DE LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL: LEY N° 27261

Artículo 4.- De los objetivos permanentes del Estado en Aeronáutica Civil

- a) Incentivar el desarrollo de una aviación civil segura en el Perú.
- b) Promover la integración del territorio nacional, especialmente la de las zonas geográficamente alejadas. [...]
- g) Incentivar el incremento y modernización del parque aéreo nacional, así como el mejoramiento y ampliación de la infraestructura aérea pública y privada.



CONCORDANCIAS CON EL ACUERDO NACIONAL

Esta iniciativa legislativa concuerda con las siguientes Políticas de Estado:

- Octava Política de Estado del Acuerdo Nacional: referida a la descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú. Con ese objetivo, el Estado se compromete, entre otras cosas, a promover la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales.



- Vigésimo Primera Política de Estado del Acuerdo Nacional: referida al desarrollo en infraestructura y vivienda. Con ese objetivo, y con el afán de hacer más competitivo al país, el Estado se compromete entre otras cosas a promover la integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita la fluidez en los negocios y en la toma de decisiones; así como también a promover el desarrollo de corredores turísticos y de exportación, que permitan trasladar productos a costos razonables.

EFFECTOS DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente proyecto de ley no modificará ninguna norma de nuestro ordenamiento jurídico, tampoco colisiona con instituciones de otra naturaleza ya creadas, sino que implicará una acción concreta del estado para activar el aeropuerto El Valor de Utcubamba de la región Amazonas.



ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

El objetivo de este proyecto es el de beneficiar a la región Amazonas con un aeropuerto bien ubicado y con capacidad de recibir en mejores condiciones a cientos o miles de turistas nacionales e internacionales que anualmente visitan la región Amazonas y que, año tras año estas cifras se están incrementando por la necesidad que tienen las personas de nuestro país o del mundo, de conocer las maravillas arquitectónicas de Kuelap, la belleza de la Catarata de Gocta, entre en otros atractivos turísticos y naturales. Con tal afluencia de turistas que cuentan con capacidad de gasto, y los ingresos que se obtendrán, se generarán y desarrollarán puestos de trabajo los que beneficiarán directa e indirectamente a los pobladores de la región Amazonas. Con la construcción del aeropuerto El Valor, se viabilizará la ejecución de una obra de alta rentabilidad social que generará beneficios económicos para la región de Amazonas, para las regiones contiguas y para la economía nacional en su conjunto, de tal forma que a mediano y largo plazo se recuperarán los gastos, con creces, del capital invertido en esta obra de activación, restauración y modernización del Aeropuerto El Valor del Utcubamba en la región Amazonas.

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Lima, 25 de marzo de 2022