CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
16 JUL. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 10:43

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EN JUNIN

La Congresista de la República que suscribe, **WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS**, integrante del **Grupo Parlamentario PERÚ LIBRE**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado y conforme lo establecen los artículos 22°, 75° Y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EN JUNIN

Artículo Único. Declaración de necesidad pública e interés nacional
Se declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto internacional en el distrito de Orcotuna, provincia de Concepción, departamento de Junín.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL.

ÚNICA. Encargar al Poder Ejecutivo para que, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con el Gobierno Regional de Junín, establezca los mecanismos técnicos necesarios y disponga las acciones y estudios que correspondan en el marco de sus competencias y funciones.

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: CERRON ROJAS Waldemar Jose FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 08/07/2024 18:45:23-0500

Lima, julio del 2024

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TAIPE CORONADO Maria Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/07/2024 10:36:37-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: AGÜERO GUTIERREZ Maria Antonieta FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/07/2024 16:28:43-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTALATINO AVALOS Kelly Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/07/2024 11:54:43-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TAIPE CORONADO Maria Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/07/2024 10:36:25-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MITA ALANOCA Isaac FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/07/2024 17:13:00-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GONZA CASTILLO Américo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/07/2024 16:06:03-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **16** de **JULIO** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 8392/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El departamento de Junín es un importante centro económico y social del Perú, conocido por su producción agrícola, ganadera y minera. Sin embargo, la región enfrenta desafíos significativos en términos de conectividad y accesibilidad. Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)[1], **Junín es, uno de los departamentos con mayor población en el país, superando los 1.3 millones de habitantes en 2022**.

La construcción del servicio aeropuerto internacional regional Junín permitirá una conexión más eficiente con otros mercados nacionales e internacionales. Esto es crucial para sectores como la agricultura y la minería, que representan una parte sustancial del PIB de Junín. Un estudio del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) destaca que la falta de infraestructura aeroportuaria adecuada en la región limita el crecimiento económico y la competitividad de sus productos en el mercado global.

A mayor abundamiento, un reporte periodístico destaca que tenemos 4 aeropuertos en diferentes regiones del país sin funcionamiento[2] como es el caso del aeropuerto ubicado en el distrito de Jauja que enfrenta problemáticas técnicas como: grietas y fisuras en su pista de aterrizaje, además de problemas con el cerco perimétrico y el cableado eléctrico. Esto ha provocado suspensiones frecuentes de vuelos y una disminución en el flujo de pasajeros. Por ende, no existe un sistema y tráfico aéreo consecutivo.

La región Junín tiene un potencial turístico significativo debido a sus atractivos naturales y culturales. El Parque Nacional de Huayllay y la Reserva Paisajística Nor Yauyos-Cochas son solo algunos ejemplos de destinos que podrían beneficiarse enormemente de una mejor

[1] Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (2022). Censo de Población y Vivienda.
[2] https://elcomercio.pe/unidad-de-investigacion/los-aeropuertos-del-cusco-jaen-jauja-y-yurimaguas-en-estado-critico-jorge-chavez-noticia/

conectividad aérea. Según PROMPERÚ[3], **el turismo en la región podría crecer un 20% anual con la implementación de un aeropuerto regional.**

La construcción del aeropuerto también fomentará la integración regional, facilitando el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas para las comunidades rurales y alejadas. La región central del Perú, que incluye a Junín, es un punto estratégico para la interconexión de diversas rutas comerciales y logísticas del país.

2. DATOS ESTADÍSTICOS

La construcción y operación del aeropuerto Internacional Regional Junín en el distrito de Orcotuna no solo es una necesidad pública y de interés nacional, sino que también representa una oportunidad estratégica para el desarrollo integral de la macro región central, que abarca, Junín, Huancavelica, Pasco y Huánuco. La oportunidad en la mejora de la conectividad, el impulso al desarrollo económico, el fomento del turismo y la integración regional son beneficios clave que justifican plenamente la implementación de este proyecto, como se considera a continuación:

2.1 Crecimiento Económico

El departamento de Junín ha mostrado un crecimiento económico constante, con un aumento del PBI regional del 4% anual en la última década, según datos del Banco Central de Reserva del Perú (BCRP)[4].

2.2 Tráfico Aéreo

Estudios de viabilidad realizados por el MTC[5] indican que el nuevo aeropuerto podría atender a más de 500,000 pasajeros anualmente en sus primeros cinco años de operación, con un crecimiento proyectado del 7% anual.

2.3 Impacto en el Empleo

La construcción y operación del sistema aeroportuario Regional Junín generará aproximadamente 10,000 empleos directos e indirectos durante la fase de construcción y 3,000 empleos permanentes durante

[3] PROMPERÚ. (2022). Informe sobre el Potencial Turístico de Junín.
[4] Banco Central de Reserva del Perú (BCRP). (2023). Reporte Anual de Economía Regional.
[5] Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). (2023). Estudios de viabilidad para el Aeropuerto Regional Junín.

su funcionamiento, según proyecciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE)[6].

3. INFORMACIÓN DOCUMENTADA:

El Gobierno Regional de Junín periodo 2019 – 2022 lanzo a licitación las bases estándar de adjudicación simplificada para la contratación del servicio de Consultoría en general denominada "Adjudicación simplificada N° 055-2019-GRJ-CS[7] DERIVADA DEL CP N° 002-2019-GRJ-CS PRIMERA CONVOCATORIA" en el mes de noviembre del 2019 cuya finalidad es la CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL ESTUDIO DE PRE – INVERSIÓN A NIVEL DE PERFIL DEL PROYECTO "CONSTRUCCIÓN DEL AERÓDROMO REGIONAL JUNÍN" – REGION JUNIN.

En esa línea, mediante Contrato N° 139-20197GRJ/ORAF[8] con fecha 30 de diciembre de 2019, se suscribió el contrato entre el Gobierno Regional Junín a través de la representación del Director Regional de Administración y Finanzas, MBA. LUIS ALBERTO SALVATIERRA RODRÍGUEZ, y de la otra parte el CONSORCIO AERO JUNÍN, integrado por; la empresa HOB CONSULTORES S.A. con (60% de Participación), con RUC N° 20101345018 y la Empresa NAVANS CONSULTORES S.AC. con (40% de Participación), con RUC N° 20552554664, rigiéndose el contrato bajo el sistema de SUMA ALZADA.

En esa medida, se elaboró el PERFIL DEL PROYECTO: "CREACIÓN DEL SERVICIO AEROPORTUARIO DEL AERÓDROMO REGIONAL JUNÍN, EN EL DISTRITO DE ORCOTUNA - PROVINCIA DE CONCEPCIÓN - DEPARTAMENTO DE JUNIN"[9] cuya fecha de registro 19 de agosto del 2021 siendo su estado y situación viable con código único de inversiones N° 2526733, siendo la unidad formuladora y ejecutora el Gobierno regional Junín.

Por lo tanto, promover la construcción del aeropuerto regional Junín en el distrito de Orcotuna tiene el potencial de transformar el sector

[6] Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE). (2023). Proyecciones de Empleo para Nuevas Infraestructuras.
[7] file:///C:/Users/ing_j/Downloads/BASES_INTEGRADAS_20191121_220702_333.pdf
[8] https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fobjectstorage.us-ashburn-1.oraclecloud.com%2Fp%2FDzntd99-p_tkMvf4fBb84XnTuATEnKSVs5kmqURV5UKjaREd6MILfIx6a3OXDwUP%2Fn%2Faxx9tnhijsfw%2Fb%2FBUCKET_PROD_SEACE%2Fo%2Fdocumentos%2Fmon%2Fdocs%2Fcontratos%2F2019%2F41%2F36257853012201920104 2.docx&wdOrigin=BROWSELINK
[9] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

turístico de la macro región, aumentando significativamente el número de visitantes, generando empleo, y promoviendo el desarrollo de infraestructura, del comercio y servicios turísticos. Esta inversión estratégica no solo beneficiará a la economía local, sino que también posicionará a Junín como un destino turístico de referencia en el Perú.

4. UBICACIÓN DEL PROYECTO:

El proyecto se ubica en el distrito de Orcotuna, provincia de la Concepción, departamento de Junín. El área geográfica que influenciará en el desarrollo del proyecto se detalla en el cuadro 1, e ilustraciones 1 y 2 siguientes:

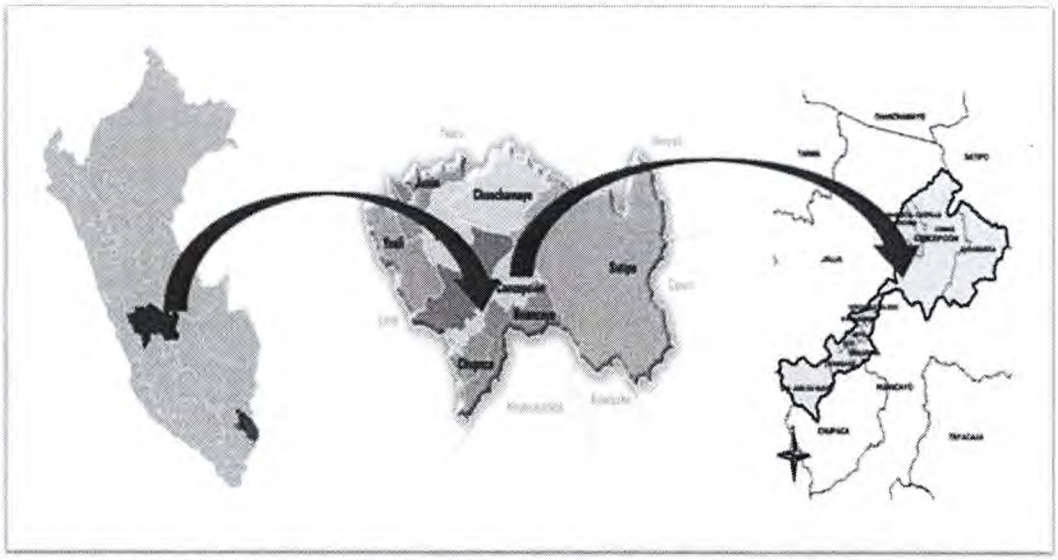
Cuadro 1. *Detalle de localización del Aeródromo regional Junín*

LOCALIZACIÓN	DETALLE
REGIÓN	JUNÍN
DEPARTAMENTO	JUNÍN
PROVINCIA	CONCEPCIÓN
DISTRITO	ORTOCUNA
COORDENADAS	UTM 18 WGS 84
UMBRAL DE PISTA 14	467544.1494 / 8677334.277 (11° 5' 52,854" S/75° 17' 53,180"O)
UMBRAL DE PISTA 32	469505.5646 / 8675064.288 (11° 5' 06,823" S/75° 16' 48,401"O)

Fuente: extraído y adaptado del resumen ejecutivo del perfil[10] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

[10] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

Ilustración 1. *Ubicación General: Región – Provincia - Distrito*



Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil[11] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

Ilustración 2. *Ubicación del proyecto – distrito de Orcotuna*

Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil[12] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

[11] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043
[12] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

Asimismo, según el resumen ejecutivo del perfil del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín", dicho aeropuerto operará en condiciones visuales (VFR), con una aeronave de diseño definida es el DASH 8 – 400 (con capacidad para 86 pasajeros en promedio). En la referida infraestructura aeroportuaria se realizarán operaciones de aterrizaje y despegue de operaciones comerciales.

A continuación, se detallan los principales elementos del aeropuerto proyectado, considerando los datos del perfil de estado activo y viable, el mismo que pasaremos a detallar:

Lado Aire: El Área de Movimiento está compuesta por una pista de vuelo, dos calles de rodaje y una plataforma de estacionamiento de aeronaves, las mismas que se detallan a continuación:

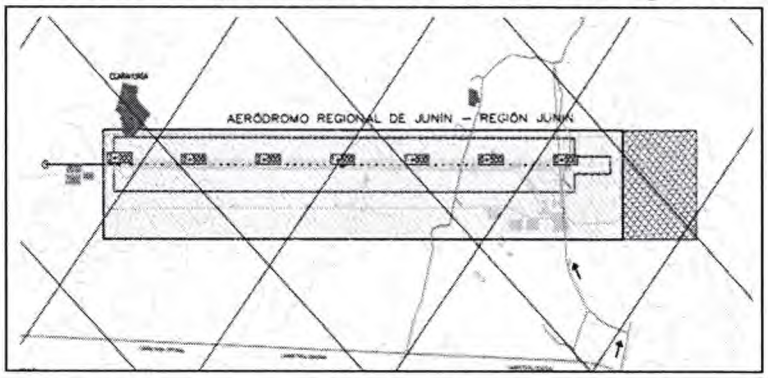
- **Pista de vuelo:** En base a los factores: temperatura, pendientes y altitud, se determinó la longitud de la pista de vuelo, y con el empleo de la RAP 314 (emitido por la DGAC), en base a la Clave de Referencia del Aeródromo y las condiciones de operación se determinó el ancho de la pista. Esto así, las dimensiones de la pista es 3,000 m x 30 m con márgenes laterales de 7.50 m a cada lado de la pista. Franjas de pista de ancho 280.00 m (140.00 m a cada lado del eje de la pista) con un área de 857,989.90 m2. La pista será de asfalto. Cabe precisar, que estas características en el tiempo pueden sufrir una variación, como es el caso de la pista de aterrizaje que dependería de la capacidad de aviones, haciéndose una proyección inicial de una pista de aterrizaje de 4 kilómetros de longitud.
- **Calles de rodaje:** Para conectar la pista de vuelo con la plataforma de estacionamiento de aeronaves, se consideró dos calles de rodajes: i) calle de rodaje A, de 191 m 22.5 m con un ángulo de 133° con respecto al eje de la pista, y la calle de rodaje B, de 125 m 22.5 m con un ángulo de 90° con respecto al eje de la pista.
- **Plataforma:** Se ha considerado una plataforma de 164 m x 91 m, 14,924 m2 para atender en simultáneo dos aeronaves de clave C y dos helicópteros o dos aeronaves de tipos A o B.
- **RESA:** Se ha considerado un Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) para la cabecera de pista 14 de dimensiones 240 m x 60 m = 14,400 m2.

- **Plataforma de viraje:** Se ha considerado una plataforma de viraje de 3,719 m2 en la cabecera de pista.

Lado Tierra: Se ha considerado las siguientes edificaciones:

- **Terminal de pasajeros:** Se ha considerado un terminal de pasajeros con un área superficial de 1,717.44 m2.
- **Playa de estacionamiento:** Se ha considerado una playa de estacionamiento vehicular con un área superficial de 5242 m2.
- **Bloque de servicios:** Se ha considerado un Bloque de Servicios con un área superficial de 136.85 m2.
- **Bloque sanitario:** Se ha considerado un Bloque Sanitario con un área superficial de 168.32 m2.
- **Cuartel SEI:** Se ha considerado un Cuartel SEI con un área superficial de 466.34 m2.
- **Vehículo SEI:** Se ha considerado dos camiones de bombero aeronáutico.
- **Almacén de carga:** Se ha considerado un almacén de carga con un área superficial de 1,050 m2.
- **Hangar de mantenimiento aeronáutico:** Se ha considerado un Hangar de mantenimiento aeronáutico con un área superficial de 1,500 m2.

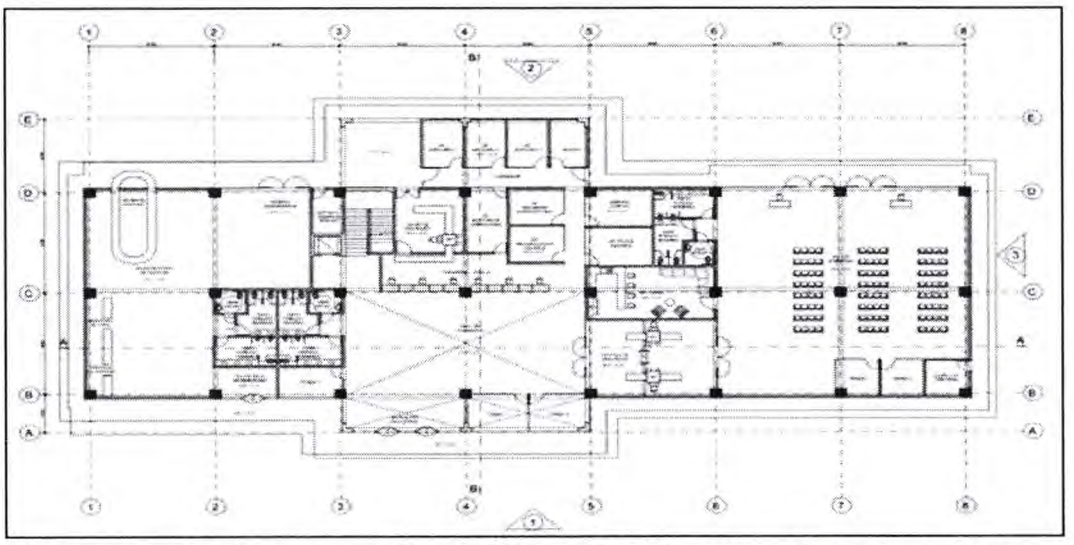
Ilustración 3. *Esquema del nuevo aeródromo regional Junín*



Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil[13] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

Ilustración 4. *Organización funcional del primer piso del nuevo aeródromo regional Junín*

[13] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

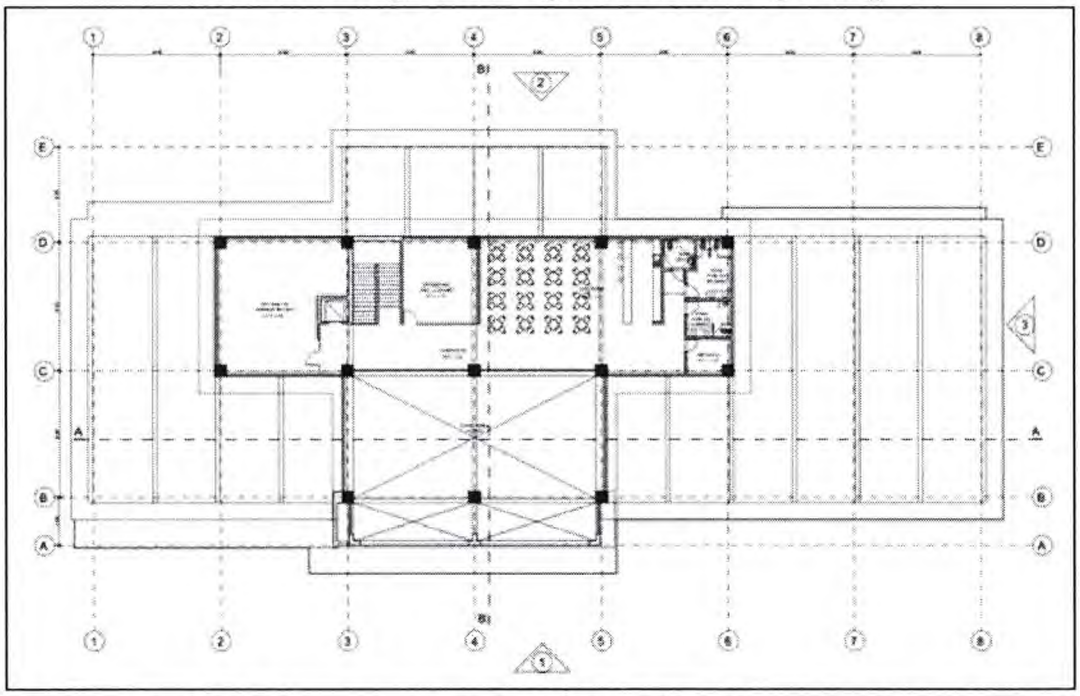


Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil[14] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

Entrando desde la Playa de Estacionamientos, se accede a Hall Público que oriente directamente a los "counters" de atención, este espacio es de doble altura para marcarse como eje de organización del edificio. Al lado derecho se ubica la sala de embarque y al lado izquierdo, la sala de desembarque. Por la doble altura, se muestra visualmente que en el segundo nivel están la cafetería y oficinas administrativas.

[14] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

Ilustración 5. *Organización funcional del segundo piso*



Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil[15] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

Playa de estacionamiento:

Frente al ingreso del Terminal de Pasajeros se ha habilitado la Playa de Estacionamientos con una capacidad de 134 plazas y un área superficial de 5,242.00 m2. Este espacio funcional se debe conectar de manera directa a la carretera que une las ciudades de Jauja y Huancayo. Las cajas para cada estacionamiento miden 2.50 x 5.50 m y el ancho de las vías es 6.50 mts. En la acera lateral de la edificación donde se abre la puerta de ingreso y/o salida de pasajeros, se ha habilitado una fila vehicular para el desembarco de vehículos que llegan al Aeródromo.

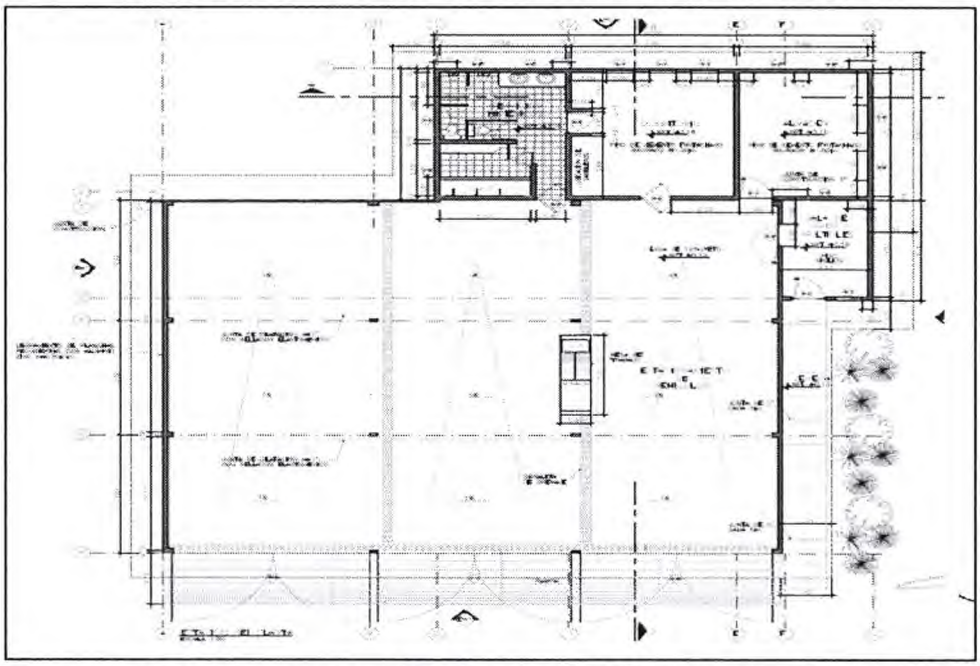
[15] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

Capacidad del campo de vuelos:

- **Planta de combustibles**: Son espacios para el almacenamiento de combustibles para el uso aeronáutico y se rigen bajo las normas de OSINERMIN. Se ubicará relativamente cerca al Hangar de Mantenimiento Aeronáutico. Para el presente proyecto solo se considera un área habilitada (nivelada y conformada) en un área aproximada de 3,500 m2, a fin de si así lo decide el GRJ se gestione un concesionario que se encargue de la construcción y habilitación de la planta de combustibles conforme las referidas normas.

- **Cuartel de bomberos – SEI**: Edificación de un piso con un área construida de 466.34 m2. Cuenta con 3 plazas para unidades de camiones de bomberos, dormitorio de personal de guardia, servicios higiénicos, almacén y sala de usos múltiples. Su ubicación tiene relación directa de atención a las aeronaves en el rodaje en la pista ante la posibilidad de un accidente.

Ilustración 6.*Planta del SEI – Cuartel de bomberos*



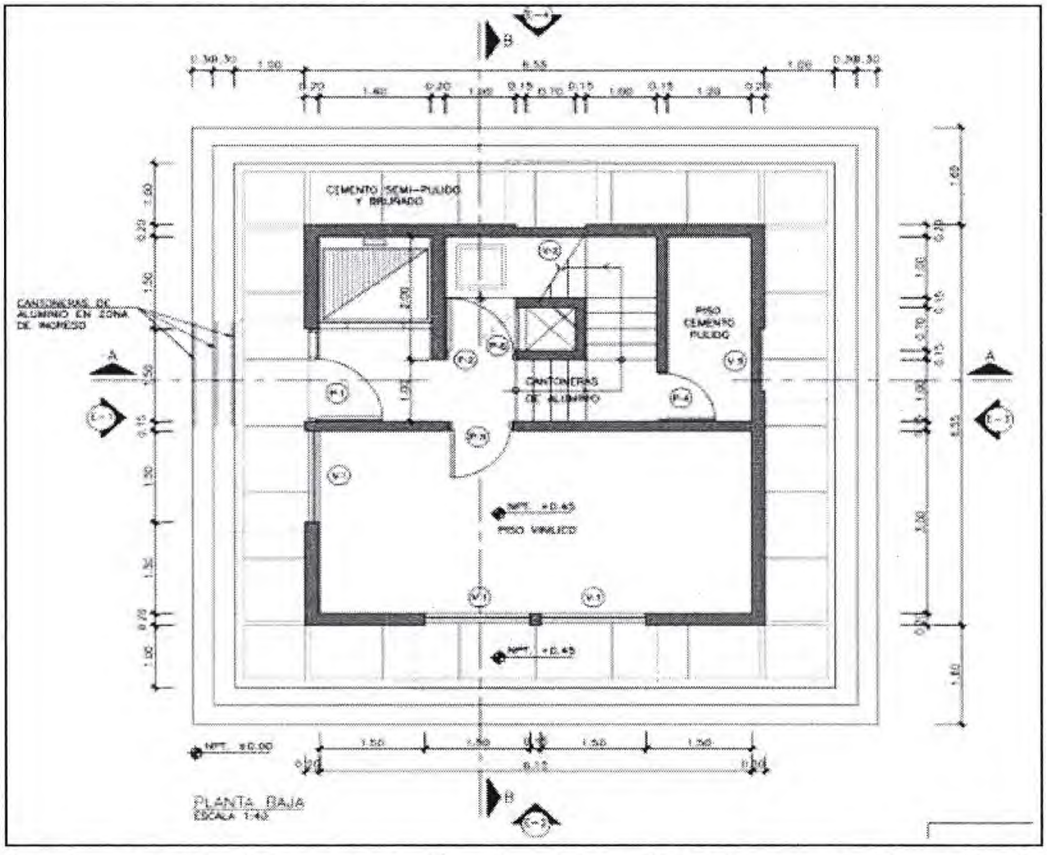
Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil[16] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

Torre de control:

[16] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

Edificación de cinco (05) pisos, ubicándose en el quinto nivel con un área de 366.00 m2. Son espacios para el almacenamiento de combustibles para el uso aeronáutico y se rigen bajo las normas de OSINERMIN. Se ubica relativamente cerca al Hangar de Mantenimiento Aeronáutico.

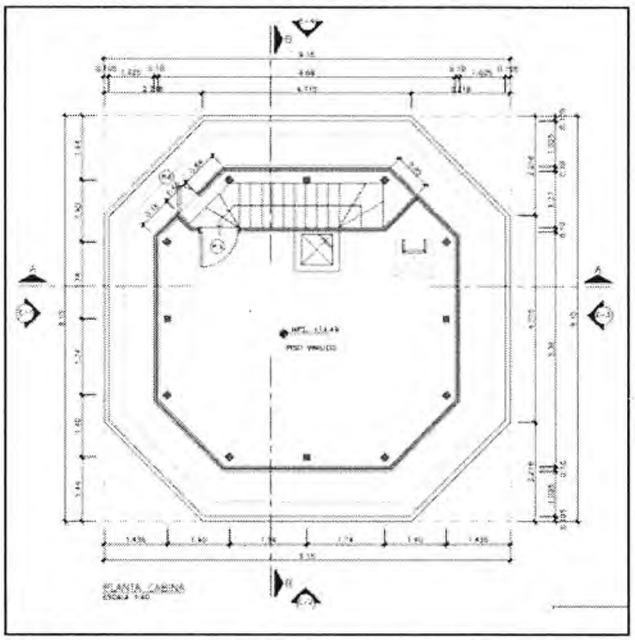
Ilustración 7. *Torre de control – planta primer nivel*



Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil[17] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

[17] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

Ilustración 8. *Planta cabina*



Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil[18] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

Ilustración 9. *Elevación*

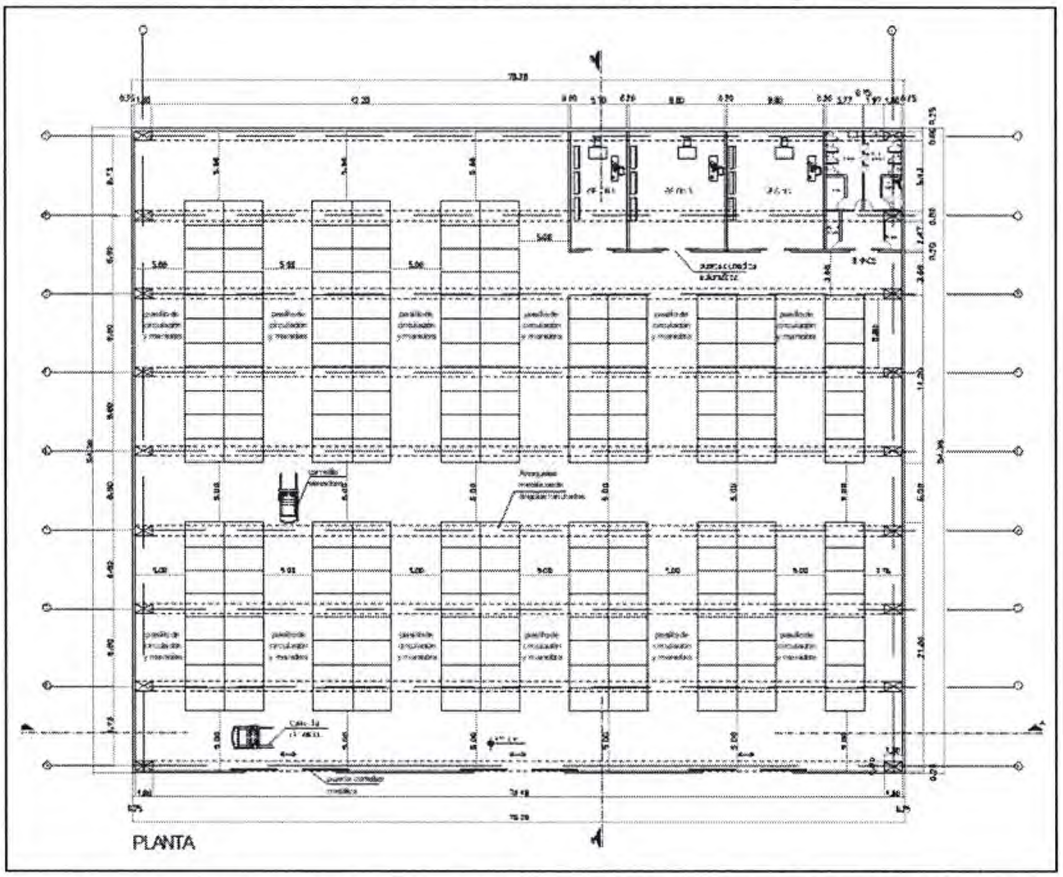
Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil[19] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

[18] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043
[19] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

Bloque sanitario: Edificación de un solo piso donde se ubica un taller, depósito, vestidor, sala de reuniones y servicios higiénicos para los usuarios. En la vista anterior se muestra la planta que ocupa un área construida de 168.32 m2. Su ubicación es próxima a la Torre de Control.

Terminal de carga: Es una edificación de un solo piso destinada al almacenaje temporal de la carga de salida y llegada a ser transportada por las aeronaves. Su sistema constructivo este compuesto por elementos metálicos, en el interior se distribuyen los racks metálicos de 8.00 m de altura que son alimentadas por calletillas elevadoras. Como apoyo cuenta con oficinas administrativas y servicios higiénicos para el personal. tiene un área construida de 4,255.00 m2.

Ilustración 10. *Planta terminal de carga*



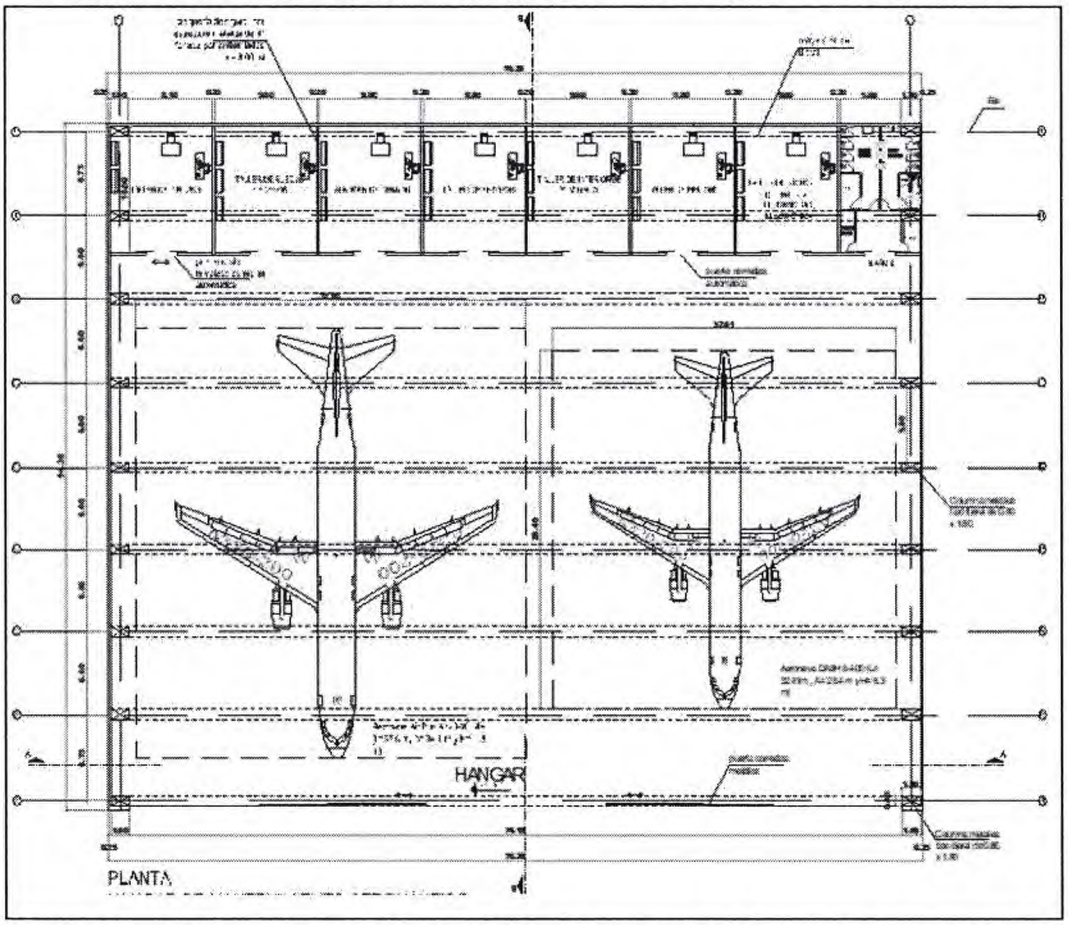
Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil[20] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

[20] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

Hangar de mantenimiento aeronáutico:

Es una edificación de un solo piso destinada al mantenimiento preventivo de las aeronaves. Su sistema constructivo compuesto por elementos metálicos, en el interior alberga dos aeronaves simultáneamente (Air Bus A320-200 y/o DASH 8-400). Como apoyo cuenta con taller de pintura, taller de frenos y ruedas, almacén de ruedas, taller de ensayos, taller de interiores y asientos, taller de hélices, taller de motores y servicios higiénicos para el personal. Tiene un área construida de 4,255.00 m2.

Ilustración 11. *Planta de hangar de mantenimiento aeronáutico*



Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil[21] del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

[21] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

II. ANÁLISIS DE NECESIDAD Y VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD

La construcción del aeropuerto regional Junín en el distrito de Orcotuna busca mejorar la conectividad y fomentar el desarrollo económico y social de la región. A continuación, se presenta un análisis de necesidad, viabilidad y oportunidad para la implementación de esta infraestructura aeroportuaria:

2.1 ANÁLISIS DE NECESIDAD

2.1.1 Conectividad

El departamento de Junín es un centro estratégico para la economía del Perú, sin embargo, presenta limitaciones en su conectividad aérea. La construcción del aeropuerto regional permitirá una mejor conexión con otras regiones del país y el extranjero, facilitando el movimiento de personas y mercancías.

2.1.2 Desarrollo Económico

Junín es una región con una economía diversificada, destacándose en la agricultura, minería y comercio. La mejora en la infraestructura de transporte aéreo impulsará estos sectores al reducir costos y tiempos de transporte, aumentando la competitividad de sus productos en el mercado nacional e internacional.

2.1.3 Turismo

La región de Junín tiene un gran potencial turístico, con atractivos naturales y culturales. Actualmente, la falta de infraestructura adecuada limita el crecimiento del turismo. Un aeropuerto regional mejorará el acceso a estos destinos, atrayendo a más turistas y generando ingresos adicionales para la región.

2.1.4 Beneficio Social

La mejora en la conectividad también beneficiará a la población local, facilitando el acceso a servicios de salud, educación y comercio. Esto contribuirá a una mejor calidad de vida y al desarrollo integral de la comunidad.

2.2 ANÁLISIS DE VIABILIDAD

Los estudios de viabilidad se encuentran enmarcados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), además que en

estudios previos indican que el terreno en el distrito de Orcotuna es adecuado para la construcción del aeródromo. La ubicación estratégica permitirá una fácil accesibilidad y minimización de impactos ambientales negativos.

2.3 ANÁLISIS DE OPORTUNIDAD

2.3.1 Contexto Económico y Político

El contexto actual de recuperación económica post-pandemia y las políticas gubernamentales de impulso a la infraestructura ofrecen una oportunidad propicia para la construcción del aeropuerto regional en Junín. La inversión en infraestructura es una prioridad nacional, y este proyecto se alinea con los objetivos estratégicos del país.

2.3.2 Tendencias del Mercado

El incremento en la demanda de transporte aéreo y el crecimiento del turismo nacional e internacional hacen de este un momento oportuno para invertir en infraestructura aeroportuaria. La proyección de aumento en el número de pasajeros refuerza la oportunidad de implementar este proyecto.

2.3.3 Competitividad Regional

La construcción del Aeródromo Regional Junín fortalecerá la competitividad de la región en comparación con otras áreas del país. La mejora en la conectividad atraerá inversiones, promoverá el comercio y fomentará el turismo, posicionando a Junín como un hub económico y turístico clave.

El análisis de necesidad, viabilidad y oportunidad respalda plenamente la construcción del Aeródromo Regional Junín. Esta infraestructura es esencial para mejorar la conectividad, impulsar el desarrollo económico y social, y aprovechar las oportunidades del mercado actual. La implementación de este proyecto no solo beneficiará a la región de Junín, sino que también contribuirá al desarrollo integral del Perú.

III. ANÁLISIS - COSTO BENEFICIO

El vigente artículo 75° del Reglamento del congreso de la República señala que las proposiciones de ley y de resolución legislativa requieren de un análisis costo – beneficio, que tiene como objetivo evaluar los impactos económicos y sociales de la construcción y funcionamiento del aeropuerto

Regional Junín en el distrito de Orcotuna. Se consideran tanto los costos directos e indirectos como los beneficios económicos, sociales y ambientales del proyecto; el mismo que pasaremos a detallar:

3.1 Beneficios del proyecto

La construcción y operación del Aeropuerto en Orcotuna (Concepción), permitirá a la población viajera de Junín o usuarios recurrentes y crecientes que valoran el costo de oportunidad del tiempo, ahorros de tiempos de viaje principalmente de Lima y viceversa, considerando que el transporte aéreo es rápido, confiable y más seguro para viajes de grandes distancias, en comparación a la modalidad de transporte terrestre.

- **Aumento del Turismo:** Se proyecta un incremento del 20% anual en el turismo, lo que generará ingresos adicionales de $175 millones en los primeros cinco años.

- **Generación de Empleo:** La construcción y operación del aeródromo generará aproximadamente 10,000 empleos directos e indirectos durante la construcción y 3,000 empleos permanentes.

- **Incremento en el Comercio y Exportaciones:** La mejora en la conectividad permitirá un aumento del comercio regional y las exportaciones, estimado en $50 millones anuales.

- **Número de viajeros de Junín y turistas nacionales**: de acuerdo con la demanda efectiva de servicios aeroportuarios proyectada: 173,446 pasajeros viajeros en 1° año (2026), creciendo progresivamente hasta 271,018 pax en el 20° año de operación (2045); que incluye pasajeros turistas nacionales vacacionistas, de 6,078 en 1° año, creciendo progresivamente hasta 24,246 en el 20° año de operación.

- **Tiempo de viaje estimado**: por vía aérea con aeronaves comerciales Huancayo-Lima o viceversa: 01 hora (60 minutos) de vuelo.

- **Tiempo de viaje promedio**: estimado por vía terrestre Huancayo-Lima o viceversa: 8 horas. En movilidad urbana de transporte público-bus, medio de transporte utilizado por mayoría de viajeros con vías asfaltadas y/o mejoradas.

- **Ahorro de tiempo de viaje por vía aérea:** 7 horas. Se compensan los tiempos de espera para abordar un avión comercial y los tiempos de espera para abordar el bus, con destino de Huancayo-Lima y viceversa, tomando como base el Distrito de Orcotuna (Concepción) y Centro de Lima respectivamente. Asimismo, excluye los tiempos de demora de los pasajeros por interrupciones en el tránsito vehicular en carretera, sobre todo en el tramo carretera central hacia la región central Huancayo, por deslizamiento de lodos (huaycos) en épocas de lluvias intensas (diciembre-marzo).

- **Valor social del tiempo**: de los pasajeros aéreos (viajeros de Junín y turistas nacionales): S/.15.22/hora, según el Anexo 11 de Directiva General de Invierte.pe.

3.2 Costos del proyecto

La construcción, implementación y operación del Aeropuerto de Orcotuna (Concepción) evitará los costos asociados a los accidentes terrestres, tales como los costos médicos directos e indirectos, así como la pérdida de años de vida saludables, que ocurren durante el traslado por tierra de funcionarios y técnicos de los ministerios, principalmente desde Lima y otras partes de Junín, hacia los centros mineros, eléctricos, de fosfatos y agroindustriales (incluyendo turistas). Estos accidentes son consecuencia de la topografía vial ondulada y accidentada, la presencia de empresas y conductores informales, el exceso de velocidad, la imprudencia o negligencia, problemas de mantenimiento de vehículos y factores climáticos, entre otros, bajo los siguientes supuestos y/o parámetros:

- **Año de apertura y funcionamiento del aeropuerto de Orcotuna (Concepción):** 2026, con viajeros de Lima a las provincias de la Región Junín y viceversa (viajeros de la Región y turistas nacionales vacacionistas de Lima), de 173,446 pasajeros (año 1° de operación), creciendo progresivamente hasta 271,018 pasajeros (20° año de operación).
- **Tasa de accidentes de tránsito de población viajera en Región Junín:** 2% de los pasajeros proyectados (viajeros de la Región y turistas nacionales); tomando como referencia, el Reporte de accidentes de tránsito según Regiones 2006, basado en la III Encuesta Nacional de Consumo de Droga en la Población General

del Perú 2006 de DEVIDA, Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública 2010, Instituto Nacional de Salud.

- **Tasa de accidentes de tránsito en carreteras de población viajera en Región Junín:** 32.2% del total de pasajeros proyectados con accidentes de tránsito en Región Cusco; tomando como referencia del IV Censo Nacional de Comisarías 2016 Resultados Definitivos, publicado por el INEI. Dicho Censo está basado en los reportes policiales, que se refieren al número de accidentes, en los cuales están involucrados más de una persona.

- **Tasa de discapacidad por accidentes de tránsito en carreteras:** 16,3 por cada 10,000 habitantes; tomando como referencia el Perfil epidemiológico de la discapacidad por accidentes de tránsito en el Perú 2012, Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública 2014, Instituto Nacional de Salud.

- **Tasa de mortalidad (fallecidos) por accidentes de tránsito en carreteras de Región Junín:** 12.1 por cada 100,000 habitantes; tomando como referencia el VI Censo Nacional de Comisarías 2017, publicado por el INEI 2017.

- **Tasa de accidentes de tránsito en carreteras sólo con daños materiales:** 45.7% del total de accidentes de tránsito en carreteras; tomando como referencia el IV Censo Nacional de Comisarías 2017, publicado por el INEI 2017.

3.3 Beneficios sociales

Los beneficios sociales incrementales reflejan las ventajas que se obtendrían al llevar a cabo el Proyecto de construcción del nuevo Aeropuerto de Orcotuna; siendo:

- Mejora en la Conectividad en la región de Junín con acceso a mejores servicios básicos como salud y educación, mejorando la calidad de vida de sus habitantes.
- Desarrollo Regional dado a que la construcción del aeropuerto regional impulsará el crecimiento y desarrollo económico y social de la región, fomentando inversiones y mejorando la infraestructura local.

- Ahorro de tiempo para los viajeros de Junín y los turistas nacionales y Gastos de los turistas nacionales en la Región Junín, logrando la reactivación económica local.
- Ingresos generados por la creación de empleo (directo e indirecto) debido a la atracción de turistas nacionales, principalmente de Lima y del extranjero dando valor agregado a los productos regionales.

IV. IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La presente iniciativa legislativa no contraviene o transgrede ninguna norma de nuestro ordenamiento jurídico y se enmarca en los alcances de la Constitución Política del Perú.

La promulgación y vigencia de la norma que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción y funcionamiento del Aeropuerto regional de Junín tendría varios impactos significativos sobre la legislación nacional y el marco legal del país. A continuación, se detallan los principales impactos:

- **Alineación con Políticas de Desarrollo Regional y Nacional:** se encuentra dentro del fomento del Desarrollo Regional, toda vez que el proyecto de ley se respalda en las normativas vigentes para el impulso hacia un desarrollo más equitativo y sostenible a nivel regional, al facilitar la construcción de infraestructura clave como un aeropuerto y está en línea con las políticas gubernamentales de descentralización y desarrollo regional, dado a la independencia y autonomía de los gobiernos regionales.

- **Regulación y Normativas Específicas:** se encuentra dentro del marco normativo específico para la construcción y operación del Aeropuerto regional de Junín, como se ha descrito en los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y operacionales que debe cumplirse, el mismo que se abundará con los estudios técnicos especializados. Esto incluiría la coordinación con entidades como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil, y otras entidades pertinentes.

- **Estímulo a la Inversión y Competitividad:** la declaración de necesidad pública e interés nacional puede servir como un incentivo para la inversión privada y pública en el proyecto del

aeropuerto, facilitando la obtención de financiamiento y recursos necesarios para su ejecución.

- **Evaluación y Monitoreo Continuo:** La norma establecería la obligación de realizar evaluaciones de impacto ambiental y social, así como monitoreos continuos para mitigar cualquier impacto negativo derivado de la construcción y operación del aeropuerto.

La vigencia de la norma que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción y funcionamiento del Aeropuerto regional de Junín tendría un impacto significativo en la legislación nacional al establecer un marco regulatorio específico para el proyecto, promoviendo el desarrollo regional, protegiendo los derechos comunitarios y ambientales, y fomentando la inversión y competitividad en la región.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional, siendo:

OBJETIVO II: EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL[22]

Política 10. Reducción de la pobreza
Dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, aplicando políticas integrales y mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas

OBJETIVO III: COMPETITIVIDAD DEL PAÍS[23]

Política 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global.
Política 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda

[22] https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/ii-equidad-y-justicia-social/10-reduccion-de-la-pobreza/
[23] https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/iii-competitividad-del-pais/

Desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado.

Política 22. Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad
Desarrollar una política de comercio exterior basada en el esfuerzo conjunto del Estado y el sector privado para lograr la inserción competitiva del país en los mercados internacionales.

OBJETIVO IV: ESTADO EFICIENTE, TRANSPARENTE Y DESCENTRALIZADO[24]

Política 24. Afirmación de un Estado Eficiente y transparente
Construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos.

En el marco de este objetivo, ***"mejorará la capacidad de gestión del Estado mediante la reforma integral de la administración pública en todos sus niveles"***

VI. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO DE LA AGENDA LEGISLATIVA

El proyecto de ley coincide con la agenda legislativa 2023-2024, aprobada con RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL CONGRESO 002-2023-2024-CR[25]:

Objetivo 2: Equidad y justicia social. Política 10. Reducción de la pobreza. Tema 30. Lucha contra la pobreza.

Objetivo 3: Competitividad del país. Política 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica. Tema 80. Medidas para promover la productividad, competitividad y el desarrollo económico. Política 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda. Tema 90. Declaratorias de interés nacional

[24] https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/iv-estado-eficiente-transparente-y-descentralizado/24-afirmacion-de-un-estado-eficiente-y-transparente/
[25] https://comunicaciones.congreso.gob.pe/wpuploads/2023/10/Resoluci%C3%B3n-Legislativa-Agenda-legislativa.pdf

y necesidad pública referidas a obras de infraestructura. Política 22. Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad. Tema 95. Leyes referidas al comercio exterior y a zonas económicas especiales.

Objetivo 4. Estado eficiente, transparente y descentralizado. Política 24. Afirmación de un estado eficiente y transparente. Tema 100. Modernización y eficiencia de la gestión del estado y la administración pública.