Proyecto de Ley N° 8531/2024-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS
Congresista de la República

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
05 AGO. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 10:20

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

El 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, alterno al de Lima, 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, concluya con el estudio del expediente técnico definitivo del aeropuerto internacional de Junín en Orcotuna-Sicaya, a partir del perfil técnico elaborado por el Gobierno Regional Junín, que correspondan en el marco de sus competencias y funciones.

Lima, julio del 2024

Waldemar Cerrón
Isaac Mita Alanoca
Flavio Cruz Mamani
Segundo T. Montalvo Cubas

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** *(Figura 1).*

Figura 1. Población total del departamento de Junín

Fuente: adaptado de los indicadores poblacionales del departamento de Junín - INEI

La construcción del servicio aeropuerto internacional Junín permitirá una conexión más eficiente con otros mercados nacionales e internacionales, las cifras pueden variar año tras año, pero generalmente, estos tres sectores juntos contribuyen con una porción significativa del PBI de Junín. Según datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) y otros estudios económicos, **la agricultura puede representar alrededor del 15-20% del PBI regional, la minería cerca del 30-35%, y el comercio y servicios pueden sumar otro 25-30%,** aunque estos porcentajes pueden fluctuar según el desempeño anual de cada sector.

[1] Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (2022). Censo de Población y Vivienda.

En esa línea, se tiene un reporte periodístico donde destaca que tenemos **cuatro (04) aeropuertos en diferentes departamentos del país sin funcionamiento**[2] siendo los mencionados:

a. **El aeropuerto Alejandro Velasco Astete (AIVA) de Cusco** presenta fallas graves en su sistema de seguridad, incluyendo máquinas de rayos X inoperativas y un sistema de CCTV incompleto. También hay problemas con el mantenimiento del pavimento de la pista y almacenamiento de drogas incautadas en su interior.

b. **El aeropuerto de Jaén**, la pista de aterrizaje está deteriorada, lo que ha causado la suspensión de vuelos y grandes pérdidas económicas. Los trabajos de reparación han sido insuficientes y la falta de un cerco perimétrico adecuado representa un peligro.

c. **El aeropuerto de Jauja enfrenta 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.**

d. **El aeropuerto de Yurimaguas** está casi inoperativo debido a un derrumbe en un monte aledaño y daños en la pista de aterrizaje. Esto afecta gravemente a los pacientes que necesitan transporte aéreo urgente.

Las autoridades y expertos destacan la necesidad de una intervención urgente y una mejor gestión de los aeropuertos para garantizar la seguridad y eficiencia en el transporte aéreo en estas regiones críticas del país; en este caso del aeropuerto ubicado en el distrito de Jauja como se ha manifestado enfrenta problemáticas de carácter técnicos en su infraestructura que no se superará en el corto plazo.

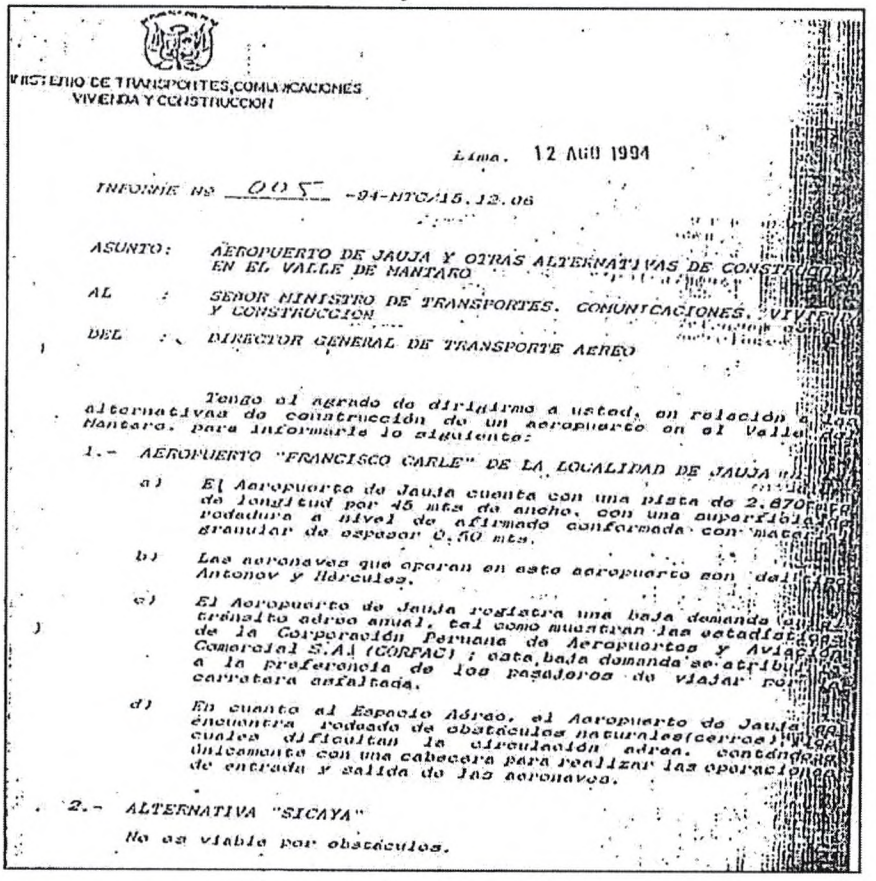
Asimismo, se cuenta con opinión técnica por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante **Informe N° 005-94-MTC/15.12.06** de fecha 12 agosto de 1994 *(ilustración 2)* que señala:

[2] https://elcomercio.pe/unidad-de-investigacion/los-aeropuertos-del-cusco-jaen-jauja-y-yurimaguas-en-estado-critico-jorge-chavez-noticia/

"(...) *El aeropuerto de Jauja cuenta con una pista de 2.870 kms de longitud por 45 mts de ancho, con una superficie de rodadura a nivel de afirmado conformada con material granular de espesor 0.50 mts. Las aeronaves que operan en este aeropuerto son del tipo Antonov y Hércules. El aeropuerto de Jauja registra una baja demanda en el tránsito aéreo anual, tal como muestran las estadísticas de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A (CORPAC); esta baja demanda se atribuye a la preferencia de los pasajeros de viajar por carretera asfaltada.* ***En cuanto al espacio aéreo, el aeropuerto de Jauja se encuentra rodeado de obstáculos naturales (cerros), los cuales dificultan la circulación aérea, contándose únicamente con una cabecera para realizar las operaciones de entrada y salida de las aeronaves*** *(...)*".

El subrayado es agregado.

Ilustración 1. Documento emitido por el ministerio de transportes, comunicaciones vivienda y construcción



MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES
VIVIENDA Y CONSTRUCCION

Lima, 12 AGO 1994

INFORME Nº 005 -94-MTC/15.12.06

ASUNTO: AEROPUERTO DE JAUJA Y OTRAS ALTERNATIVAS DE CONSTRUCCION EN EL VALLE DE HANTARO

AL : SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION

DEL : DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE AEREO

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación a las alternativas de construcción de un aeropuerto en el Valle del Hantaro, para informarle lo siguiente:

1.- AEROPUERTO "FRANCISCO CARLE" DE LA LOCALIDAD DE JAUJA

a) El Aeropuerto de Jauja cuenta con una pista de 2.870 kms de longitud por 45 mts de ancho, con una superficie de rodadura a nivel de afirmado conformada con material granular de espesor 0.50 mts.

b) Las aeronaves que operan en este aeropuerto son del tipo Antonov y Hércules.

c) El Aeropuerto de Jauja registra una baja demanda en el tránsito aéreo anual, tal como muestran las estadísticas de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A (CORPAC); esta baja demanda se atribuye a la preferencia de los pasajeros de viajar por carretera asfaltada.

d) En cuanto al Espacio Aéreo, el Aeropuerto de Jauja se encuentra rodeado de obstáculos naturales(cerros) los cuales dificultan la circulación aérea, contándose únicamente con una cabecera para realizar las operaciones de entrada y salida de las aeronaves.

2.- ALTERNATIVA "SICAYA"

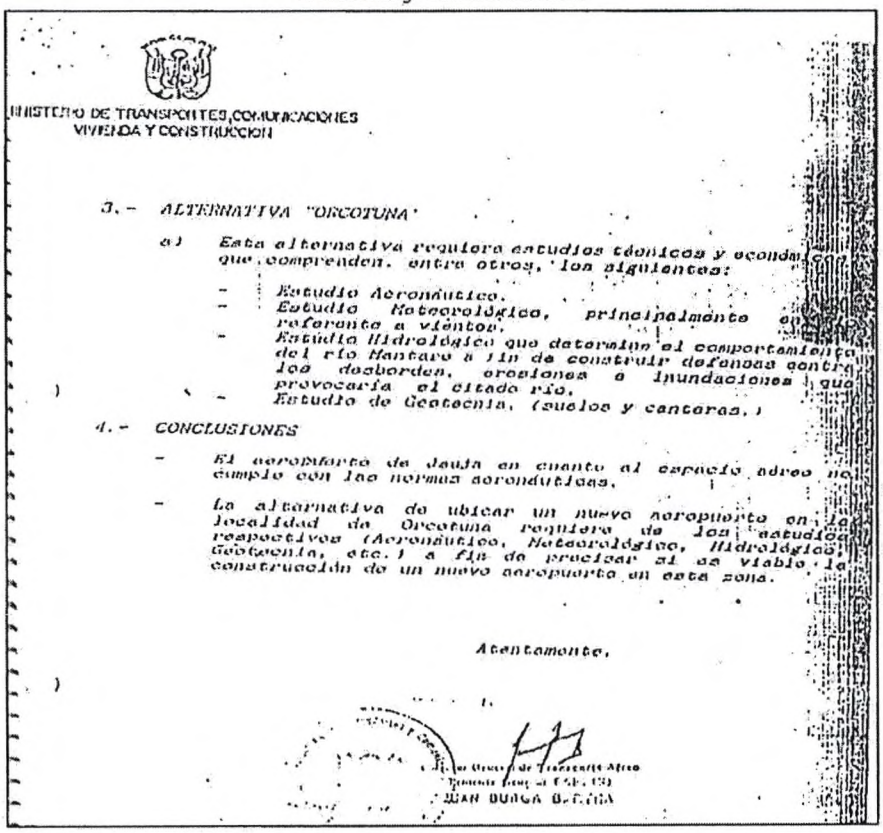
No es viable por obstáculos.

Fuente: extraído del informe del MTC

En el mismo documento (*ilustración 2*), literalmente señala:

> *"(...)* ***Alternativa "Orcotuna"*** *(...) esta alternativa requiere estudios técnicos y económicos (...)" siendo las conclusiones que* ***el aeropuerto de Jauja en cuanto al espacio aéreo no cumple con las normas aeronáuticas*** *y la alternativa de ubicar un nuevo aeropuerto en la localidad de Orcotuna requiere de los estudios respectivos (aeronáutico, meteorológico, hidrológico, geotécnica, etc.) a fin de precisar si es viable la construcción de un nuevo aeropuerto en esta zona"*
> El subrayado es agregado

Ilustración 2. Documento emitido por el ministerio de transportes, comunicaciones vivienda y construcción



MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES VIVIENDA Y CONSTRUCCION

3.- ALTERNATIVA "ORCOTUNA"

a) Esta alternativa requiere estudios técnicos y económicos que comprenden, entre otros, los siguientes:

- Estudio Aeronáutico.
- Estudio Meteorológico, principalmente en lo referente a vientos.
- Estudio Hidrológico que determine el comportamiento del río Mantaro a fin de construir defensas contra los desbordes, erosiones e inundaciones que provocaría el citado río.
- Estudio de Geotecnia. (suelos y canteras.)

4.- CONCLUSIONES

- El aeropuerto de Jauja en cuanto al espacio aéreo no cumple con las normas aeronáuticas.
- La alternativa de ubicar un nuevo aeropuerto en la localidad de Orcotuna requiere de los estudios respectivos (Aeronáutico, Meteorológico, Hidrológico, Geotecnia, etc.) a fin de precisar si es viable la construcción de un nuevo aeropuerto en esta zona.

Atentamente,

Fuente: extraído del informe del MTC

Siendo las razones expuestas, las que han provocado suspensiones frecuentes de vuelos y una disminución en el flujo de pasajeros. Por ende, no existe un sistema de tráfico aéreo consecutivo y sobre todo seguro.

Por otro lado, el **Instituto Geofísico del Perú publicó en el 2023 el Mapa de Acoplamiento Sísmico**[3], en el cual se muestran las áreas del país donde se está acumulando "deformación" y donde, en el futuro, se liberará energía con sismos de gran magnitud como es el caso en el departamento de Lima, Áncash, Ica, Arequipa, Moquegua y Tacna *(ilustración 3)*, como se muestra:

Ilustración 3. Mapa de acoplamiento sísmico de la costa central del Perú

Fuente: extraído del Mapa de Acoplamiento Sísmico elaborado por el IGP

Considerando la vulnerabilidad del aeropuerto Jorge Chávez (por su ubicación en la costa peruana) ante un sismo de gran magnitud, es imperativo contar con un aeropuerto alterno en el departamento de Junín. Se ha demostrado que un terremoto en la costa peruana podría ser extremadamente fuerte, al punto de colapsar las infraestructuras críticas como el aeropuerto Jorge Chávez. Esto impediría la llegada de ayuda humanitaria internacional a todas las regiones afectadas, lo cual es altamente preocupante.

Sobre el particular, un medio periodístico[4] de fecha 23.06.2021 registro las grabaciones de usuarios que relataban lo sucedido en el aeropuerto Jorge Chávez con la caída de las baldosas del techo producto del sismo

[3] https://gacetaperutv.pe/2023/02/acumulacion-de-energia-por-silencio-sismico-en-lima-es-similar-a-la-de-turquia.html
[4] https://www.youtube.com/watch?v=kBa4c7JSjlw

de magnitud 6 con epicentro en Cañete, siendo este hecho relevante causa extrañeza la inactividad y la necedad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) quienes han estado emitiendo opiniones desfavorables al proyecto argumentando la cercanía del aeropuerto de Jauja, pero debe dejarse sentado bien claro que el proyecto de Orcotuna se trata de un aeropuerto DIFERENTE de acuerdo a las exigencias técnicas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las exigencias de este siglo, por lo que opiniones politizada no pueden truncar las legítimas aspiraciones.

Entonces desde el punto de vista de seguridad nacional, es crucial evaluar la construcción de un aeropuerto en Orcotuna, en la provincia de Huancayo, en el departamento de Junín (por ser el centro del país y su ubicación estratégica). Este aeropuerto no solo serviría como una alternativa viable en caso de emergencias, sino que también debería incluir hangares con la capacidad de almacenamiento necesario para albergar ayuda humanitaria. Este enfoque garantizaría una respuesta más rápida y efectiva ante desastres naturales, protegiendo así a nuestra población y asegurando que la ayuda llegue a quienes más lo necesiten.

En ese sentido, esta propuesta tiene importancia y es crucial para millones de peruanos como contingencia a los desastres naturales y defensa militar del país.

Desde una perspectiva internacional la imagen del sistema aeroportuario en el Perú a sufrido diversas críticas y sobre todo perdidas comerciales y económicas, dado al hecho suscitado el **02 de junio de 2024, el aeropuerto internacional Jorge Chávez suspendió sus operaciones debido a problemas con el sistema de luces en la pista de despegue y aterrizaje**. Este incidente provocó un caos considerable y afectó a miles de pasajeros tanto nacionales como internacionales. La situación ha revelado deficiencias en la gestión del mantenimiento y supervisión de la infraestructura aeroportuaria, una responsabilidad directa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, poniendo en riesgo la seguridad y la confianza en el transporte aéreo del país.

Es así que, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI) ha estimado que las **pérdidas por el fallo eléctrico en el sistema de luces de la pista de aterrizaje del**

Aeropuerto Jorge Chávez del hecho suscitado el 02 de junio ascienden a más de US$8 millones, esta cifra incluye los costos directos e indirectos asociados a la cancelación y reprogramación de vuelos, como: *i) Costos para las aerolíneas: incluyen el combustible no utilizado, los gastos de catering y alojamiento de pasajeros, y las tarifas de penalización por retrasos y cancelaciones; iii) Costos para los pasajeros: incluyen el valor de los pasajes perdidos, los gastos de viajes alternativos y las molestias ocasionadas y iiii) Pérdidas para el aeropuerto: incluyen la disminución de ingresos por tasas aeroportuarias y servicios comerciales.*

También, trajo consigo la falta de acción y medidas correctivas urgentes por cuando la cancelación de vuelos informaron que debían aterrizar en el **aeropuerto de Pisco**, conocido oficialmente como Aeropuerto Internacional Capitán FAP Renán Elías Olivera, se encuentra en la región de Ica, Perú, ubicado específicamente en la ciudad de Pisco, aproximadamente a 10 kilómetros al sur del centro de la ciudad y en otros casos retornando a su lugar de origen, esto cerca de solucionar el problema **ocasiono inclusive accidentes como el caso del Avión Iberia , cuyo piloto realizo una maniobra al retirarse y golpeó uno de los postes de luz que se encontraba cerca de la zona de salida de los pasajeros, a unos 70 metros de donde estaban los buses que abordaban los pasajeros de las diversas líneas.**

En ese aspecto, la falta de intervención oportuna resultó en un caos generalizado, afectando tanto los aterrizajes de aviones como la tranquilidad de los pasajeros. Esto evidencia la carencia de aeropuertos en Perú y la insuficiente acción del Estado en cumplir sus funciones. Por tanto, para garantizar un mejor desarrollo del sector transporte aéreo la única medida está en la construcción del aeropuerto alterno al JORGE CHAVEZ en la región Junín, ubicado en el distrito de Orcotuna.

Ahora bien, debemos resaltar que 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 conectividad aérea. Según

PROMPERÚ[5], **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, para la prevención de desastres naturales y seguridad alimentaria con la construcción del hangar para almacenamiento de ayuda humanitaria, por la distribución hacia las demás regiones, por contar con un espacio abierto, saneado y disponible. Además, de contar a la fecha con un perfil técnico aprobado con las características técnicas que establece la OACI.

2. DATOS ESTADÍSTICOS

La construcción y operación del aeropuerto Internacional Junín, alterno al de Lima, 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 otras cercanas que sumarían al total de nuestros habitantes tanto población nacional como extranjera. 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)[6].

2.2 Tráfico Aéreo

Estudios de viabilidad realizados por el MTC[7] indican que el nuevo aeropuerto podría atender a más de 500,000 pasajeros anualmente

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

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 aeropuerto internacional de Junín generará aproximadamente 10,000 empleos directos e indirectos durante la fase de construcción y 3,000 empleos permanentes durante su funcionamiento, según proyecciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE)[8].

3. INFORMACIÓN DOCUMENTADA:

El Gobierno Central con fecha de publicación del 9 de agosto de 1985 se aprueba la Ley N° 24290 declaran de interés nacional la construcción de un aeropuerto alterno al de Lima ubicado en el Valle del Mantaro, incorporándose su ejecución al plan nacional de desarrollo, como se muestra en la ilustración siguiente:

Ilustración 4. Ley N° 24290

DECLARA DE INTERES NACIONAL LA CONSTRUCCION DE UN AEROPUERTO ALTERNO AL DE LIMA UBICADO EN EL VALLE DEL MANTARO

LEY No. 24290

Artículo 1o.– Declárese de interés nacional la construcción de un aeropuerto alterno al de Lima ubicado en el Valle del Mantaro, incorporándose su ejecución al Plan Nacional de Desarrollo.

Artículo 2o.– El Instituto Nacional de Planificación, en cordinación con las entidades pertinentes del Sector Transportes y Comunicaciones, y la Corporación Departamental de Desarrollo de Junín u Organismos que la sustituyan, se encargará de viabilizar el contenido del artículo 1o. de la presente ley, conciliando criterios de prioridad nacional, sectorial y regional, así como criterios de beneficio social y recuperación de la inversión.

Artículo 3o.– La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano"

Comuníquese al Presidente de la República para su promulgación.

Lima, 4 de Junio de 1985.
MANUEL ULLOA ELIAS
GASTON ACURIO VELARDE
RICARDO CASTRO BECERRA
Lima, 06 de Agosto de 1985.
Cúmplase, comuníquese, regístrese, publíquese y archívese.
JOSE MURGIA ZANNIER

Fuente: extraído de internet

[8] Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE). (2023). Proyecciones de Empleo para Nuevas Infraestructuras.

El Gobierno Regional de Junín mediante Oficio N° 422-2011-GRJ/GRI/SGE de fecha 15 de abril del 2011 solicita información con relación al Aeropuerto de Jauja si a la fecha ha ratificado la opinión vertida en el INFORME N° 005-94-MTC/15.12.06 ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como se observó líneas arriba (ilustración 1) y a su vez el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, describe que "(...) concuerda con el contenido de dicho documento; sin perjuicio del estudio de otras alternativas de ubicación para construir un nuevo aeropuerto en el Valle del Mantaro que pudiesen ser evaluadas", como se muestra en la ilustración 05;

Ilustración 5. Documento emitido por el Gobierno Regional Junín

GOBIERNO REGIONAL JUNIN
GERENCIA REGIONAL DE INFRAESTRUCTURA

REGION JUNIN
Integrando el centro

"AÑO DEL CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE AMAUTA JOSE MARIA ARGUEDAS"
"AÑO DEL CENTENARIO DE MACHU PICCHU PARA EL MUNDO"

Huancayo, 15 ABR. 2011

OFICIO N° 422 -2011-GRJ/GRI/SGE

Señor:
ING. RAMON GAMARRA TRUJILLO
Director General de Aeronautica
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Av. Zorritos N° 1203- Lima 1

LIMA.-

ASUNTO : SOLICITA INFORMACION

REF. : INFORME N° 005-94-MTC/15.12.06

Es grato dirigirme a usted, con la finalidad de expresarle mi cordial saludo a nombre del Gobierno Regional Junin y en merito al documento de la referencia, solicitar información concerniente al Aeropuerto de Jauja, si a la fecha se ha ratificado la opinión vertida en el documento precitado, asimismo, agradecere comunicarnos si adicionalmente se han realizado nuevos esludios que corroboren las afirmaciones.

Del mismo modo, se requiere datos sobre las razones por las cuales el Aeropuerto de Jauja no ha sido concesionado o cuando seria la fecha propuesta para el efecto. (se adjunta 04 folios).

Seguro de la atención que le brindara al presente, hago propicia la ocasión para renovarle las muestras de mi especial consideración.

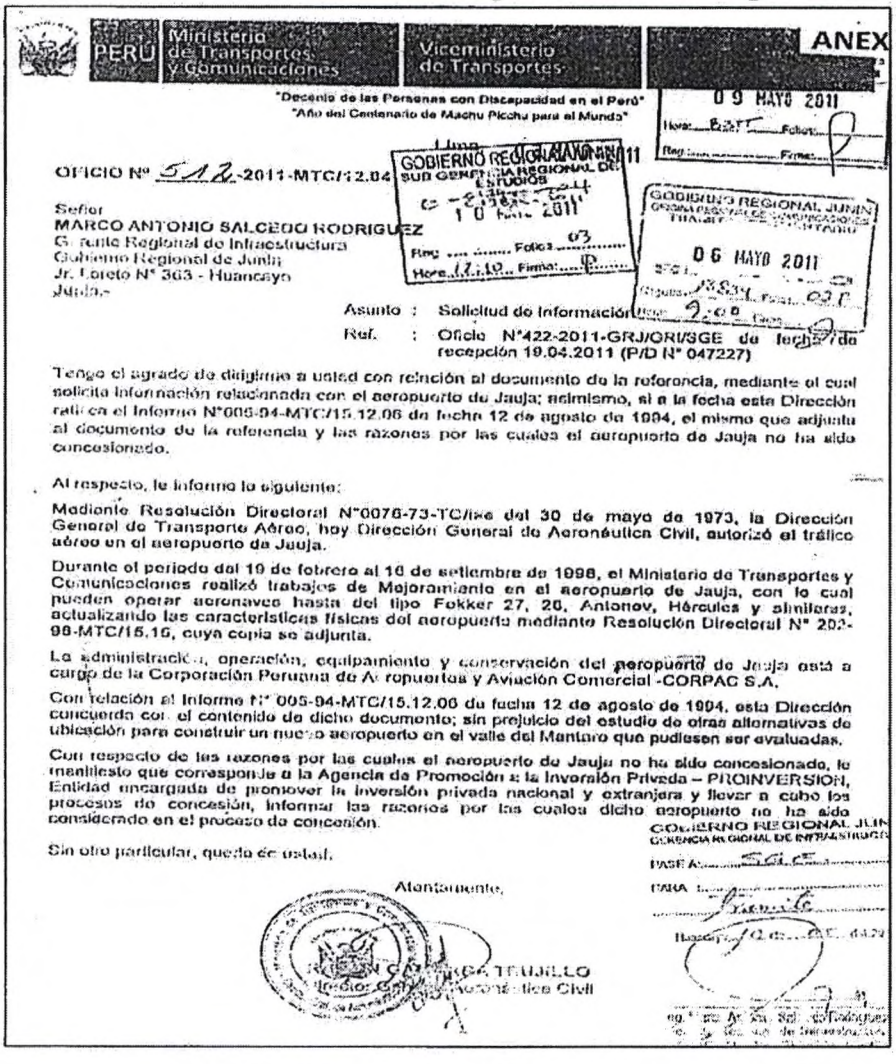
Atentamente,

Ing. Mario Antonio Salcedo Rodriguez
Gerente Regional de Infraestructura
GOBIERNO REGIONAL JUNIN

Fuente: extraído del oficio del Gobierno Regional Junín

Por otro lado, se califica al aeropuerto de Jauja como una infraestructura que no cumple con las normas aeronáuticas; en tal razón el presidente regional de Junín periodo 2011-2014 Dr. Vladimir Cerrón Rojas consultó al organismo técnico rector sobre la vigencia de las limitaciones técnicas del aeropuerto de Jauja publicadas en 1994, con OFICIO N° 442-2011-GRJ/GRI/SGE del 15-4-11 y a su vez la Dirección General de Aeronáutica Civil Señor Ramón Gamarra Trujillo da respuesta mediante OFICIO N° 512-2011-MTC/12.04 del 10-5-11 como literalmente se escribe en el párrafo cinco: «Esta Dirección concuerda con el contenido de dicho documento: sin perjuicio de otros estudios o alternativas de ubicación para construir un nuevo aeropuerto en el valle del Mantaro» (*ilustración 6, 7 y 8*):

Ilustración 6. Documento emitido por el Gobierno Regional Junín



PERÚ | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Viceministerio de Transportes | ANEX

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año del Centenario de Machu Picchu para el Mundo"

Lima, 09 MAYO 2011

09 MAYO 2011

OFICIO N° 512-2011-MTC/12.04

GOBIERNO REGIONAL JUNIN
SUB GERENCIA REGIONAL DE ESTUDIOS
10 MAYO 2011
Reg. ..... Folios 03
Hora 17:10 Firma: ...

GOBIERNO REGIONAL JUNIN
06 MAYO 2011
Reg. 13834 Folios 03
Hora 9:00

Señor
MARCO ANTONIO SALCEDO RODRIGUEZ
Gerente Regional de Infraestructura
Gobierno Regional de Junín
Jr. Loreto N° 363 - Huancayo
Junín.-

Asunto : Solicitud de Información
Ref. : Oficio N°422-2011-GRJ/GRI/SGE de fecha de recepción 19.04.2011 (P/D N° 047227)

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual solicita información relacionada con el aeropuerto de Jauja; asimismo, si a la fecha esta Dirección ratifica el Informe N°005-94-MTC/15.12.06 de fecha 12 de agosto de 1994, el mismo que adjunta al documento de la referencia y las razones por las cuales el aeropuerto de Jauja no ha sido concesionado.

Al respecto, le informo lo siguiente:

Mediante Resolución Directoral N°0076-73-TC/ise del 30 de mayo de 1973, la Dirección General de Transporte Aéreo, hoy Dirección General de Aeronáutica Civil, autorizó el tráfico aéreo en el aeropuerto de Jauja.

Durante el periodo del 19 de febrero al 16 de setiembre de 1998, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realizó trabajos de Mejoramiento en el aeropuerto de Jauja, con lo cual pueden operar aeronaves hasta del tipo Fokker 27, 28, Antonov, Hércules y similares, actualizando las características físicas del aeropuerto mediante Resolución Directoral N° 202-98-MTC/15.16, cuya copia se adjunta.

La administración, operación, equipamiento y conservación del aeropuerto de Jauja está a cargo de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial -CORPAC S.A.

Con relación al Informe N° 005-94-MTC/15.12.06 de fecha 12 de agosto de 1994, esta Dirección concuerda con el contenido de dicho documento; sin prejuicio del estudio de otras alternativas de ubicación para construir un nuevo aeropuerto en el valle del Mantaro que pudiesen ser evaluadas.

Con respecto de las razones por las cuales el aeropuerto de Jauja no ha sido concesionado, le manifiesto que corresponde a la Agencia de Promoción a la Inversión Privada – PROINVERSION, Entidad encargada de promover la inversión privada nacional y extranjera y llevar a cabo los procesos de concesión, informar las razones por las cuales dicho aeropuerto no ha sido considerado en el proceso de concesión.

Sin otro particular, queda de usted.

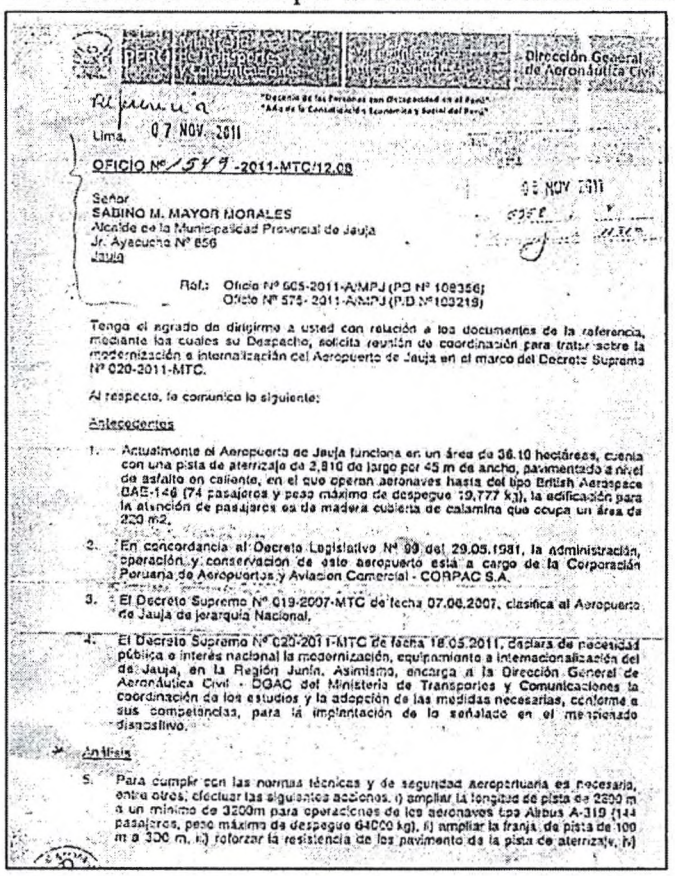
Atentamente,

RAMON GAMARRA TRUJILLO
Director General de Aeronáutica Civil

GOBIERNO REGIONAL JUNIN
GERENCIA REGIONAL DE INFRAESTRUCTURA
PASE A: SGE
PARA: Trámite

Fuente: extraído del oficio del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Ilustración 7. Documento emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil



Dirección General de Aeronáutica Civil

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación Económica y Social del Perú"

Lima, 07 NOV. 2011

OFICIO Nº 1549 -2011-MTC/12.08

Señor
SABINO M. MAYOR MORALES
Alcalde de la Municipalidad Provincial de Jauja
Jr. Ayacucho Nº 856
Jauja

Ref.: Oficio Nº 605-2011-A/MPJ (PD Nº 108356)
Oficio Nº 575- 2011-A/MPJ (P.D Nº103219)

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a los documentos de la referencia, mediante los cuales su Despacho, solicita reunión de coordinación para tratar sobre la modernización e internalización del Aeropuerto de Jauja en el marco del Decreto Supremo Nº 020-2011-MTC.

Al respecto, le comunico lo siguiente:

Antecedentes

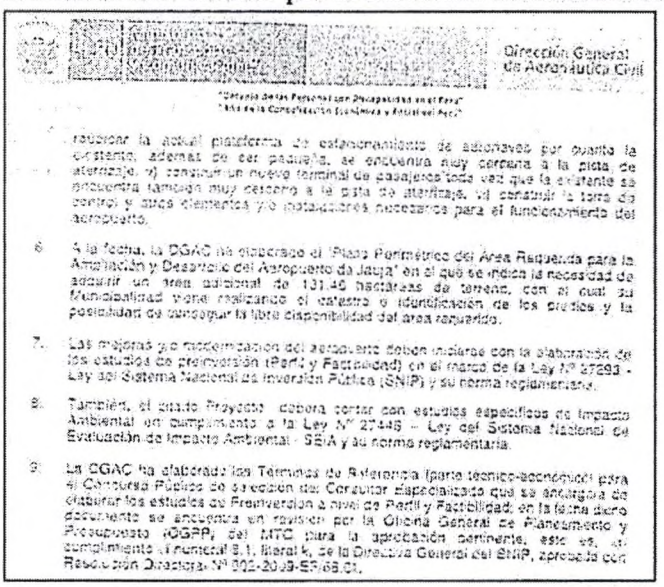
1. Actualmente el Aeropuerto de Jauja funciona en un área de 36.10 hectáreas, cuenta con una pista de aterrizaje de 2,810 de largo por 45 m de ancho, pavimentado a nivel de asfalto en caliente, en el que operan aeronaves hasta del tipo British Aerospace BAE-146 (74 pasajeros y peso máximo de despegue 19,777 kg), la edificación para la atención de pasajeros es de madera cubierta de calamina que ocupa un área de 220 m2.
2. En concordancia al Decreto Legislativo Nº 99 del 29.05.1981, la administración, operación y conservación de este aeropuerto está a cargo de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC S.A.
3. El Decreto Supremo Nº 019-2007-MTC de fecha 07.06.2007, clasifica al Aeropuerto de Jauja de jerarquía Nacional.
4. El Decreto Supremo Nº 020-2011-MTC de fecha 18.05.2011, declara de necesidad pública e interés nacional la modernización, equipamiento e internacionalización del de Jauja, en la Región Junín. Asimismo, encarga a la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC del Ministerio de Transportes y Comunicaciones la coordinación de los estudios y la adopción de las medidas necesarias, conforme a sus competencias, para la implantación de lo señalado en el mencionado dispositivo.

Análisis

5. Para cumplir con las normas técnicas y de seguridad aeroportuaria es necesario, entre otros, efectuar las siguientes acciones. i) ampliar la longitud de pista de 2800 m a un mínimo de 3200m para operaciones de los aeronaves tipo Airbus A-319 (144 pasajeros, peso máximo de despegue 64000 kg), ii) ampliar la franja de pista de 100 m a 300 m, iii) reforzar la resistencia de los pavimento de la pista de aterrizaje, iv)

Fuente: extraído del oficio de la Dirección General de Aeronáutica Civil

Ilustración 8. Documento emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil



Dirección General de Aeronáutica Civil

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación Económica y Social del Perú"

reubicar la actual plataforma de estacionamiento de aeronaves por cuanto la existente, además de ser pequeña, se encuentra muy cercana a la pista de aterrizaje, v) construir un nuevo terminal de pasajeros toda vez que la existente se encuentra también muy cercano a la pista de aterrizaje, vi) construir la torre de control y otros elementos y/o instalaciones necesarios para el funcionamiento del aeropuerto.

6. A la fecha, la DGAC ha elaborado el "Plano Perimétrico del Area Requerida para la Ampliación y Desarrollo del Aeropuerto de Jauja" en el que se indica la necesidad de adquirir un área adicional de 131.46 hectáreas de terreno, con el cual su Municipalidad viene realizando el catastro e identificación de los predios y la posibilidad de conseguir la libre disponibilidad del área requerida.
7. Las mejoras que modernización del aeropuerto deben iniciarse con la elaboración de los estudios de preinversión (Perfil y Factibilidad) en el marco de la Ley Nº 27293 - Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) y su norma reglamentaria.
8. También, el citado Proyecto deberá contar con estudios específicos de Impacto Ambiental en cumplimiento a la Ley Nº 27446 – Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental - SEIA y su norma reglamentaria.
9. La DGAC ha elaborado los Términos de Referencia (parte técnico-económica) para el Concurso Público de selección del Consultor especializado que se encargará de elaborar los estudios de Preinversión a nivel de Perfil y Factibilidad; en la fecha dicho documento se encuentra en revisión por la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OGPP) del MTC para la aprobación pertinente, esto es, en cumplimiento al numeral 8.1, literal k, de la Directiva General del SNIP, aprobada con Resolución Directoral Nº 002-2009-EF/68.01.

Fuente: extraído del oficio de la Dirección General de Aeronáutica Civil

Ilustración 9. Documento emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil

Dirección General de Aeronáutica Civil

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación Económica y Social del Perú"

Dirección General de Aeronáutica Civil; a la que también asistió su persona en su calidad de Alcalde Provincial de Jauja.

14. El citado Grupo Parlamentario solicita a los representantes del MTC, informarle sobre los avances y/o acciones para el mejoramiento del Aeropuerto de Jauja en el marco del Decreto Supremo N° 320-2011-MTC.

15. Los representantes del MTC, les hizo conocer los puntos señalados en los numerales 5, 6 y 7 del presente informe.

16. A su turno, como Alcalde Provincial de Jauja, manifestó que actualmente vienen realizando la identificación y el catastro del área de terreno requerida para el mejoramiento del aeropuerto, en base al plano proporcionado por la DGAC.

17. Finalmente el Grupo Parlamentario manifestó su interés en apoyar con la concretización del proyecto de mejoramiento del aeropuerto.

Conclusiones:

18. La DGAC ha elaborado el "Plano Perimétrico del Área Requerida para la Ampliación y Desarrollo del Aeropuerto de Jauja" en el que se indica la necesidad de adquirir un área adicional de 131.45 hectáreas de terreno, con la cual la Municipalidad Provincial de Jauja, tal como se comprometió, viene elaborando el catastro e identificación de las predios requeridos, a fin de que posteriormente se efectúen las gestiones de adquisición.

19. Las mejoras y/o modernización del aeropuerto, deben iniciarse con la elaboración de los estudios de preinversión (Perfil y Factibilidad) en el marco de la Ley N° 27293 - Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP y su norma reglamentaria.

20. Para tal fin el MTC, a través de sus órganos competentes (DGAC, DGASA, OGPP), viene elaborando los Términos de Referencia para el Concurso Público de selección del Consultor especializado que se encargará de elaborar los estudios de preinversión (Perfil y Factibilidad), los cuales abarcan aspectos técnicos, económicos y ambientales que son requeridos para sustentar la viabilidad del Proyecto propuesto.

21. La convocatoria a Concurso Público, para seleccionar al Consultor Especializado, se estaría realizar a más tardar en el próximo mes de diciembre.

Finalmente, le manifiesto a usted que mi Despacho está a disposición de su Municipalidad Provincial para todas las coordinaciones que estime convenientes para la concretización del Proyecto de Mejoramiento del Aeropuerto de Jauja.

Atentamente,

RAMÓN GAMARRA TRUJILLO
Director General de Aeronáutica Civil

Fuente: extraído del oficio de la Dirección General de Aeronáutica Civil

En el mismo documento, GAMARRA TRUJILLO Director General de Aeronáutica Civil señala que la DGAC ha elaborado el "Plano Perimétrico del Área requerida para la Ampliación y Desarrollo del Aeropuerto de Jauja" en el que se indica la necesidad de adquirir un área adicional de 131.45 hectáreas de terreno adicionales. Sin embargo, está finalidad correspondía al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para lograr modernizar el Aeropuerto Francisco Carlé ejecutando las costosas modificaciones que a continuación se exponen:

a. Ampliación de la pista de aterrizaje de 2800m a 3200 m.
b. Recapeo asfaltico de la pista de aterrizaje 2800 m por 45m.
c. Construcción de una nueva plataforma de aviones.
d. Construcción de un nuevo terminal aeroportuario.
e. Construcción de una torre de control.
f. Instalación de luces de aterrizaje y balizaje para operaciones nocturnas.
g. Equipamiento de radio ayudas a la navegación y aterrizaje (VOR-ILS) y otras.

h. Otras instalaciones previsibles acordes con la modernización del aeropuerto, así como otros acondicionamientos.

En tanto, se precisa que el aeropuerto de Jauja solamente es para transportar 144 pasajeros, entonces estos costos superan el 50% de la construcción de un aeropuerto moderno y seguro y en cuanto a costos de extenderse la pista tendría que sobreponerse a la Carretera Central, Ferrocarril Central, Canal CIMIRM y lecho del rio Mantaro.

Asimismo, técnicamente el aeropuerto de Jauja de los 50 cm de compactación de la pista de aterrizaje, limitan la operación de Aeronaves de alto tonelaje, por cuya razón este Aeropuerto nunca podrá ser recategorizado como Internacional o alterno al Jorge Chávez de Lima cuya capacidad portante soporta la operación de aviones superior a las 200 TN.

La recategorización de los aeropuertos a nivel mundial no se realiza a través de dispositivos "políticos" como el Decreto Supremo N° 020-MTC-2011 cuya norma antitécnica deviene en impracticable e inejecutable.

Ilustración 10. Decreto supremo que declara de necesidad publica e interés nacional la modernización, equipamiento e internacionalización del Aeropuerto de Jauja – región Junín

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- DESIGNAR como miembros de la Comisión de Ética del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo - MTPE a las siguientes personas:

Miembros titulares

- Norma Cárdenas Farfán, quien la presidirá.
- Paola Hell Vashel Lévano, quien actuará como Secretaria.
- María Milagros del Río Vásquez, en representación de los funcionarios de carrera.

Miembros suplentes

- Ana Rosa Velásquez Palomino, quien actuará como Presidente (e).
- Rubén Lenin Galinda Peralta, quien actuará como Secretario (e).
- Lisa Octavia Arana Santolalla, en representación de los funcionarios de carrera.

Artículo 2°.- La Comisión de Ética conformada por el artículo 1° de la presente Resolución, deberá observar para sus fines la dispuesto en el Código de Ética del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MTPE, aprobado por Resolución Ministerial N° 378-2009-TR, y su modificatoria, aprobada por Resolución Ministerial N° 037-2011-TR.

Artículo 3°.- Notifíquese la presente Resolución Ministerial al Órgano de Control Institucional, Secretaría General, Direcciones Generales y Oficinas Generales del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

MANUELA GARCIA COCHAGNE
Ministra de Trabajo y Promoción del Empleo

642101-1

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Decreto Supremo que declara de necesidad pública e interés nacional la modernización, equipamiento e internacionalización del Aeropuerto de Jauja - Región Junín

DECRETO SUPREMO
N° 020-2011-MTC

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Ley No. 27261 - Ley de Aeronáutica Civil del Perú, establece en los literales b) y g) de su artículo 4, que son objetivos permanentes del Estado en materia de [illegible] y equipamiento del Área Aérea Aeropuerto;

Que, dichas actividades resultan de suma importancia, debido a la estratégica ubicación del Aeropuerto de Jauja en el territorio nacional, la cual la convierte en el más idóneo para funcionar como alterno del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) en la zona del centro del país, debiendo tenerse en cuenta que en caso de desastres naturales en la costa central del país, el Aeropuerto de Jauja resultaría el nuevo más efectivo para hacer llegar la ayuda nacional e internacional a los principales ciudades de la costa central del Perú;

Que, de otro lado, los niveles del tráfico aéreo vienen incrementándose sostenidamente en el país, siendo una necesidad del sector aeroconcomercial contar con la infraestructura aeroportuaria que permita el movimiento seguro y eficiente de aeronaves, pasajeros y carga;

De conformidad con lo dispuesto por la Ley No. 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, la Ley No. 29370 - Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Ley No. 27261 - Ley de Aeronáutica Civil del Perú;

DECRETA:

Artículo 1.- Declaración de necesidad pública e interés nacional

Declarar de necesidad pública e interés nacional la modernización, equipamiento e internacionalización del Aeropuerto de Jauja, en la Región Junín.

Artículo 2 - Adopción de medidas necesarias

Encargar a la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones la coordinación de los estudios y la adopción de las medidas necesarias, conforme a sus competencias, para la implementación de lo señalado en el artículo 1 del presente dispositivo.

Artículo 3 - Refrenda

El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de mayo del año dos mil once.

ALAN GARCÍA PÉREZ
Presidente Constitucional de la República

ENRIQUE CORNEJO RAMÍREZ
Ministro de Transportes y Comunicaciones

642297-1

Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC

DECRETO SUPREMO
N° 021-2011-MTC

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Fuente: extraído del portal de normas de "El Peruano"

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[9] 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[10] 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.

Procediéndose con la elaboración del PERFIL DEL PROYECTO: "CREACIÓN DEL SERVICIO AEROPORTUARIO DEL AERÓDROMO REGIONAL JUNÍN, EN EL DISTRITO DE ORCOTUNA - PROVINCIA DE CONCEPCIÓN - DEPARTAMENTO DE JUNIN"[11] 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 internacional en Junín, alterno al de Lima, en el distrito de Orcotuna tiene el potencial de transformar el sector 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

[9] file:///C:/Users/ing_j/Downloads/BASES_INTEGRADAS_20191121_220702_333.pdf
[10] https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fobjectstorage.us-ashburn-1.oraclecloud.com%2Fp%2FDzntd99-p_tkMvf4fBbB4XnTuATEnKSVs5kmqURV5UKjaREd6MlLflx6a3OXDwUP%2Fn%2Faxx9tnhijsfw%2Fb%2FBUCKET_PROD_SEACE%2Fo%2Fdocumentos%2Fmon%2Fdocs%2Fcontratos%2F2019%2F41%2F36257853012201920l042.docx&wdOrigin=BROWSELINK
[11] https://ofi5.mef.gob.pe/invierte/formato/verProyecto/137043

local, sino que también posicionará a Junín como un destino turístico de referencia en el Perú.

4. UBICACIÓN DEL PROYECTO:

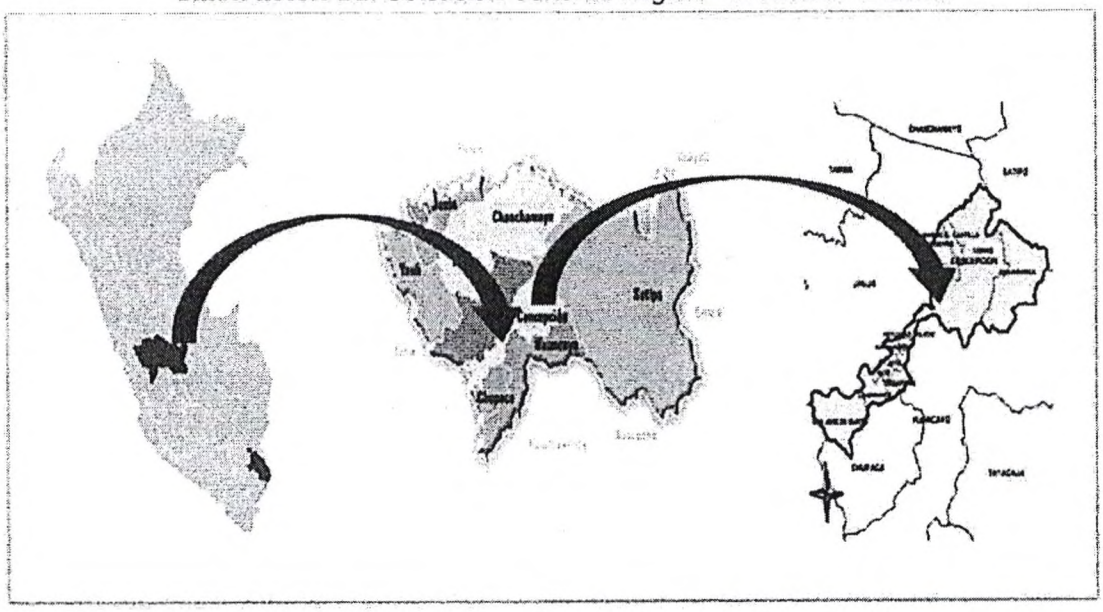
El proyecto se ubica en el distrito de Orcotuna, provincia de la Concepción, departamento de Junín. El área geográfica que influenciará en el desarrollo del proyecto se detalla en el (*cuadro 1, ilustraciones 11 y 12)* siguientes:

Cuadro 1. *Detalle de la posible localización según estudio*[12]

LOCALIZACIÓN	DETALLE
REGIÓN	JUNÍN
DEPARTAMENTO	JUNÍN
PROVINCIA	CONCEPCIÓN
DISTRITO	ORTOCUNA
COORDENADAS	UTM 18 WGS 84
UMBRAL DE PISTA 14	467544.1494 / 8677334.277 (11° 57' 52,854" S/7 17' 53,180"O)
UMBRAL DE PISTA 32	469505.5646 / 8675064.288 (11° 59' 06,823" S/7 16' 48,401"O)

Fuente: extraído y adaptado del 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"

Ilustración 11. *Ubicación General: Región – Provincia - Distrito*[13]



Fuente: extraído del 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"

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

Ilustración 12. *Ubicación del proyecto – distrito de Orcotuna*

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"

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

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

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.

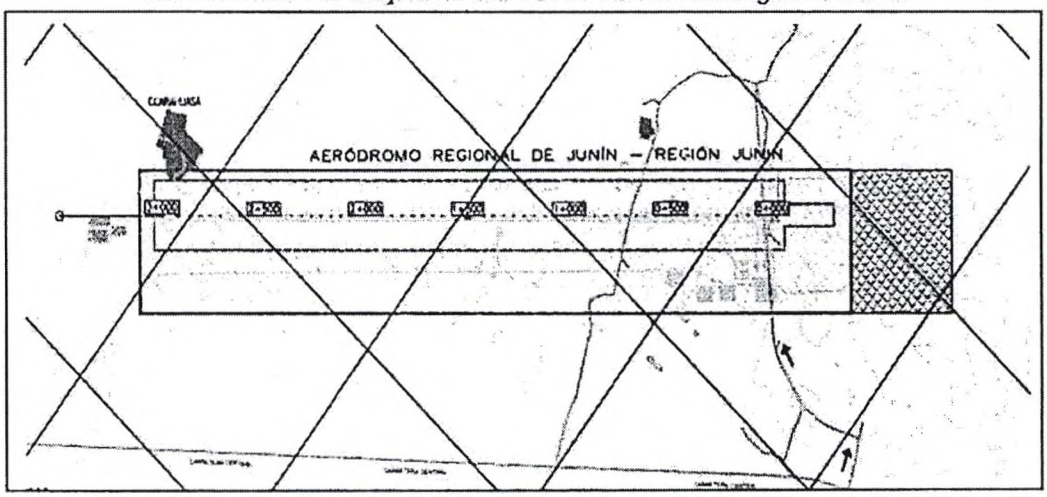
- **Calles de rodaje:** Para conectar la pista de vuelo con la plataforma de estacionamiento de aeronaves, se consideró dos calles de rodajes: i) calle de rodaje A, de 191 m 22.5 m con un ángulo de 133° con respecto al eje de la pista, y la calle de rodaje B, de 125 m 22.5 m con un ángulo de 90° con 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.

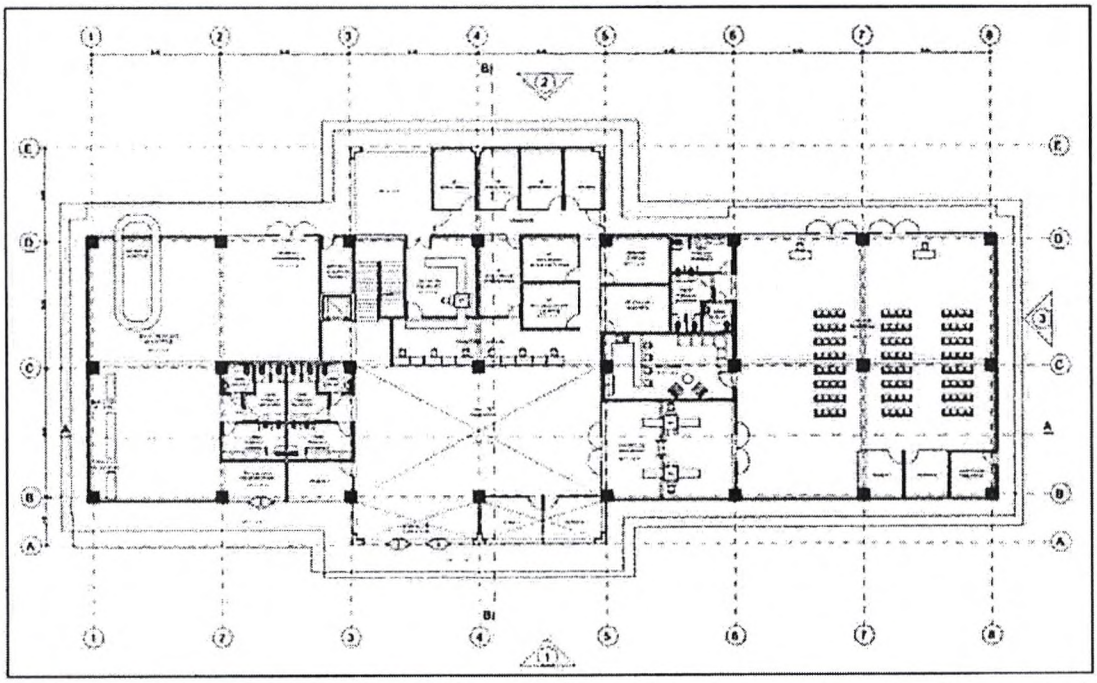
- **Hangar de mantenimiento aeronáutico:** Se ha considerado un Hangar de mantenimiento aeronáutico con un área superficial de 1,500 m2.

Ilustración 13. *Esquema del nuevo aeródromo regional Junín*



Fuente: extraído del 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"

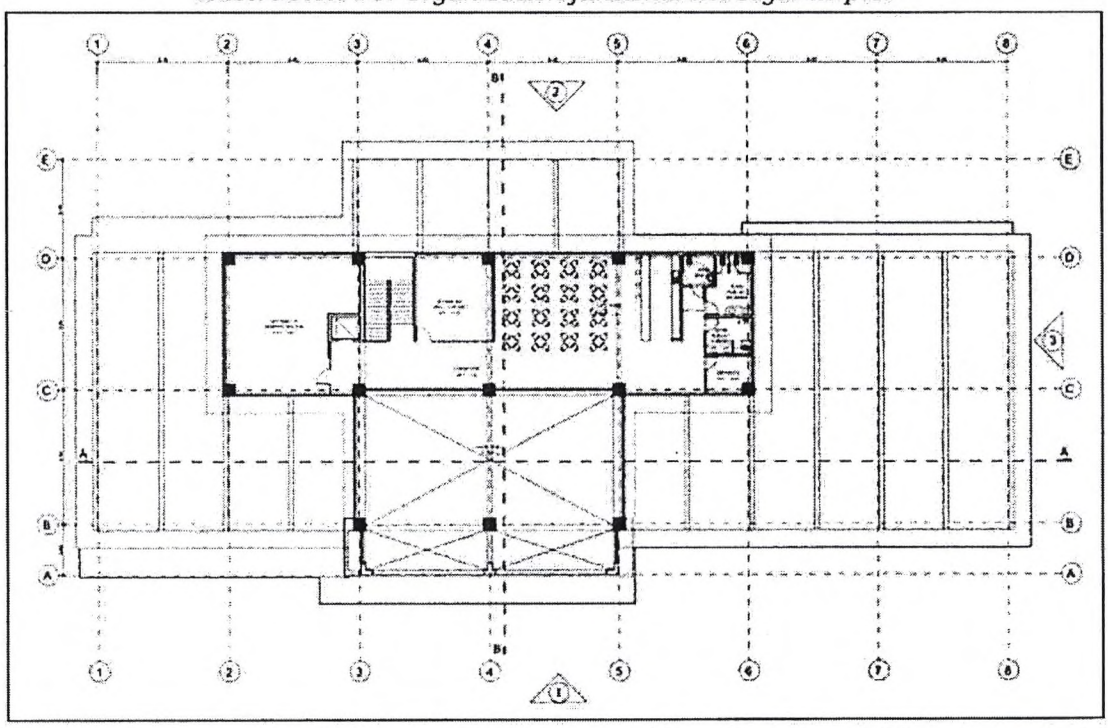
Ilustración 14.*Organización funcional del primer piso del nuevo aeródromo regional Junín*



Fuente: extraído del 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"

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.

Ilustración 15. *Organización funcional del segundo piso*



Fuente: extraído del 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"

Playa de estacionamiento:

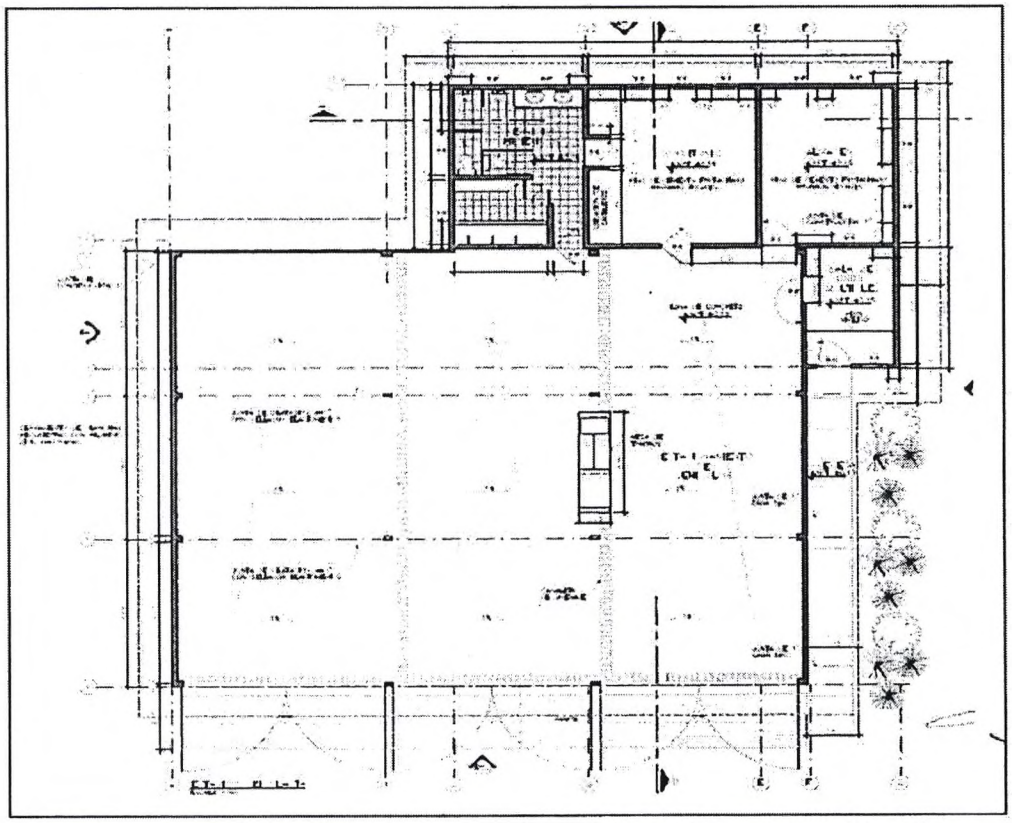
Frente al ingreso del Terminal de Pasajeros se ha habilitado la Playa de Estacionamientos con una capacidad de 134 plazas y un área superficial de 5,242.00 m2. Este espacio funcional se debe conectar de manera directa a la carretera que une las ciudades de Jauja y Huancayo. Las cajas para cada estacionamiento 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.

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 16. *Planta del SEI – Cuartel de bomberos*

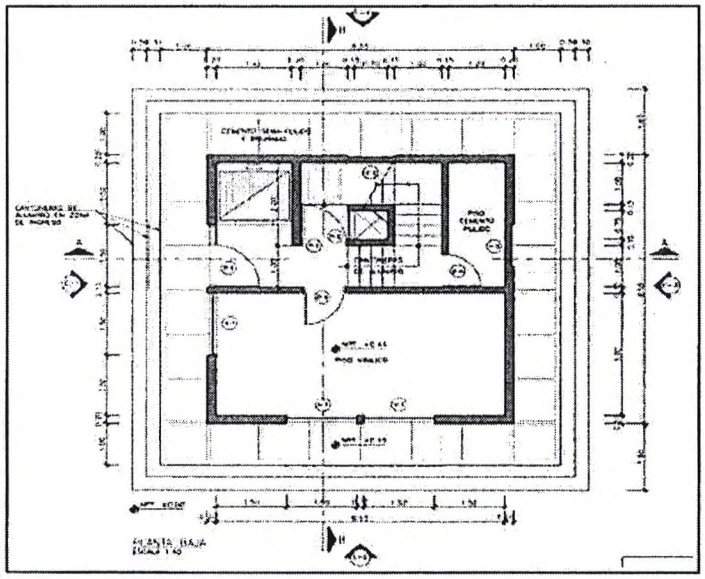


Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

Torre de control:

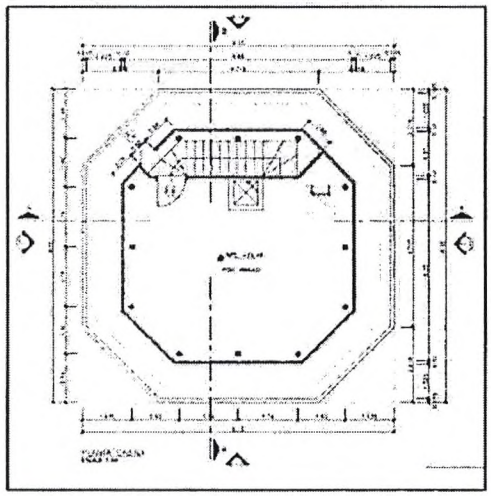
Edificación de cinco (05) pisos, ubicándose en el quinto nivel con un área de 366.00 m2. Son espacios para el almacenamiento de combustibles para el uso aeronáutico y se rigen bajo las normas de OSINERMIN. Se ubica relativamente cerca al Hangar de Mantenimiento Aeronáutico.

Ilustración 17. *Torre de control – planta primer nivel*



Fuente: extraído del 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"

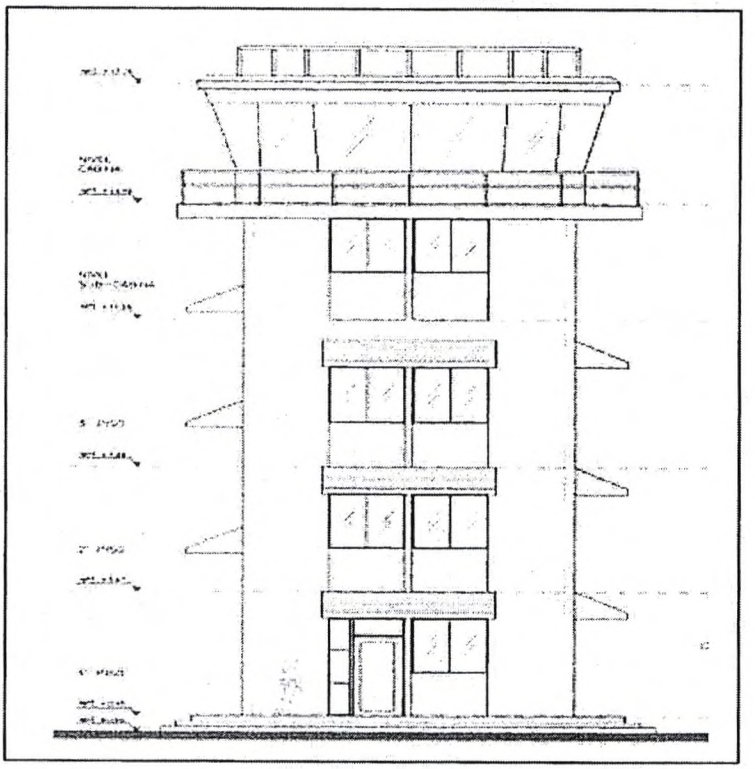
Ilustración 18. *Planta cabina*



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"

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

Ilustración 19. *Elevación*



Fuente: extraído del 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"

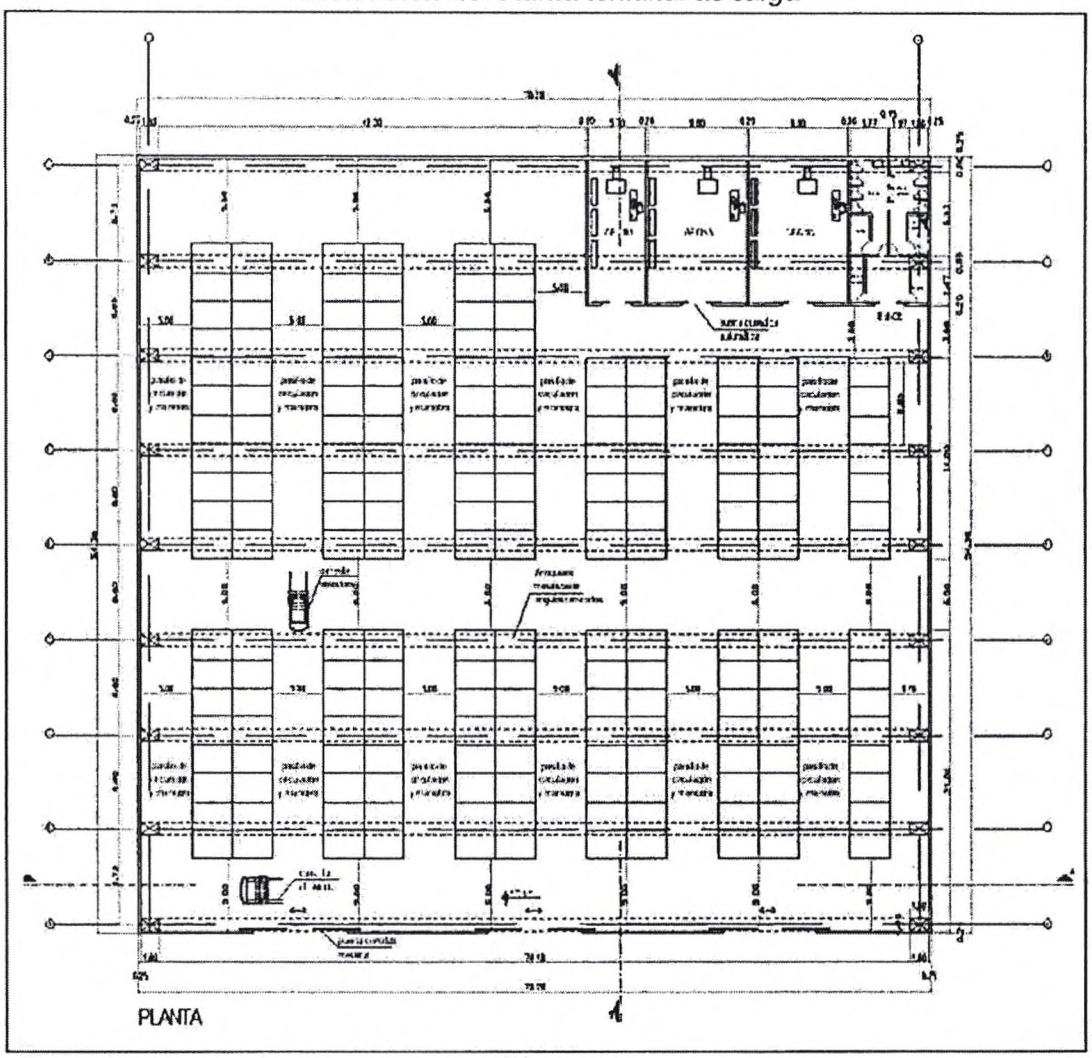
Bloque sanitario:

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 20. *Planta terminal de carga*

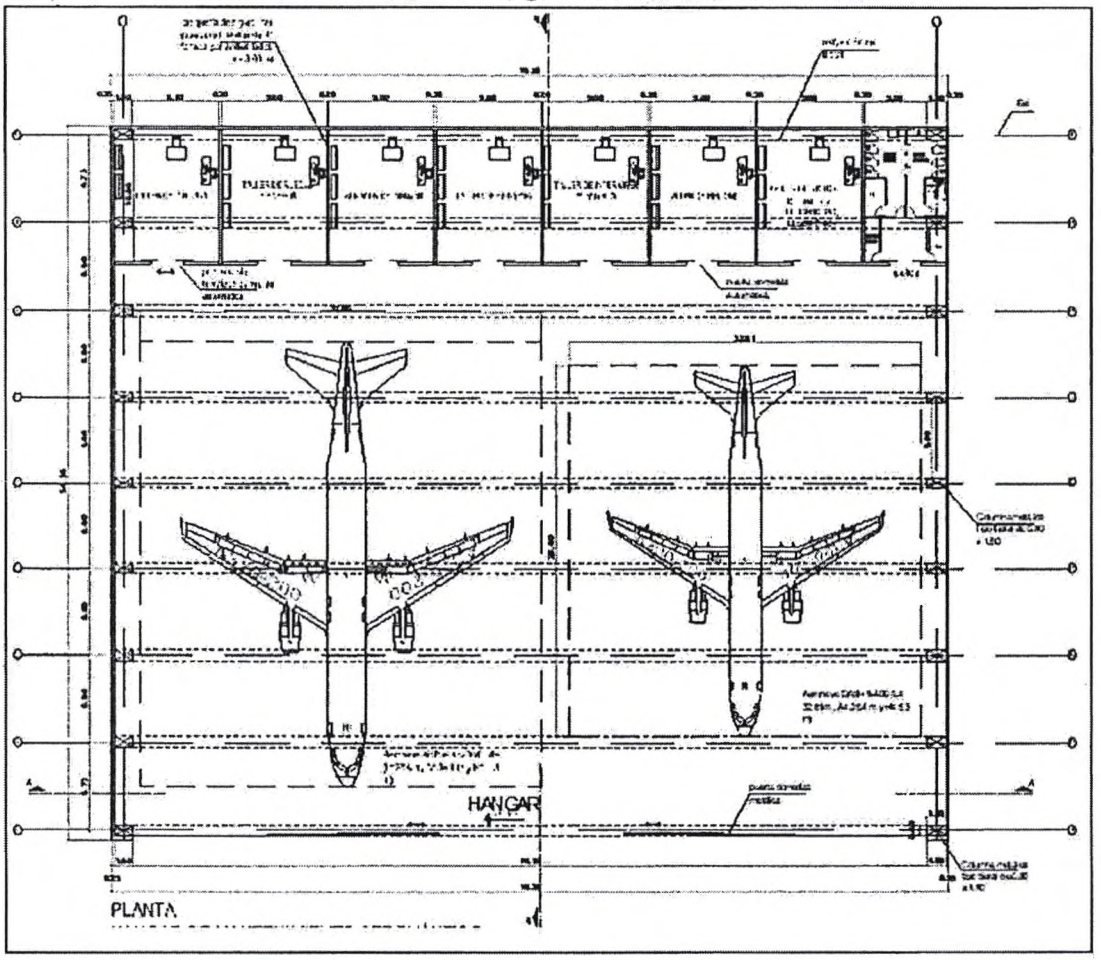


Fuente: extraído del resumen ejecutivo del perfil del proyecto "Creación del servicio aeroportuario del aeródromo regional Junín, en el distrito de Orcotuna – Provincia de Concepción – departamento de Junín"

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 21. *Planta de hangar de mantenimiento aeronáutico*



Fuente: extraído del 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"

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.

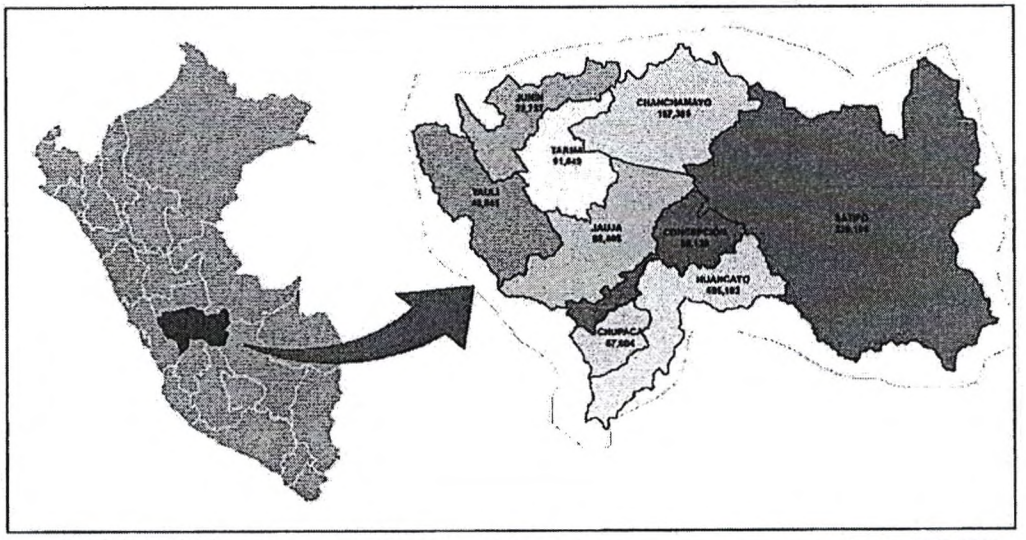
2.1.3 Turismo

Nuestro país tiene un gran potencial turístico, con atractivos naturales y culturales. Actualmente, la falta de infraestructura adecuada limita el crecimiento del turismo. Un aeropuerto internacional 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.

Figura 2. *JUNÍN: Población proyectada según provincia, año 2020 (Habitantes)*



Fuente: Adaptado del INEI, Perú: Estimaciones y Proyecciones de Población por Departamento, provincia y distrito, 2018-2020

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 aeropuerto internacional en 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 aeropuerto internacional en 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 internacional en Junín. 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 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 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 de Junín y la macro región centro, 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.
- Seguridad nacional siendo relevante examinar los datos históricos de **accidentes aéreos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**, donde se han registrado incidentes debido a malas condiciones meteorológicas y otros (cuadro 2), siendo:

Cuadro 2. Datos históricos de accidentes aéreos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

FECHA	ACCIDENTE	DESCRIPCION	CAUSA
02.10.1996	**Accidente del Vuelo 603 de AeroPerú**	Un Boeing 757-200 de AeroPerú se estrelló en el océano Pacífico poco después de despegar del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Todos los 70 ocupantes a bordo fallecieron.	Error en la configuración de mantenimiento que provocó que las cintas adhesivas cubrieran los sensores del avión, causando lecturas incorrectas de los instrumentos.
09.01.2003	**Accidente del Vuelo 222 de TANS Perú**	Un Fokker F28 de TANS Perú se salió de la pista durante el aterrizaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.	Condiciones meteorológicas adversas y posibles errores de pilotaje.
11.11.2011	**Incidente del Vuelo 508 de Peruvian Airlines**	Un Boeing 737-300 de Peruvian Airlines sufrió un incendio en el tren de aterrizaje después de aterrizar en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.	Fallo en el sistema hidráulico que provocó el incendio.
15.08.2007	**Terremoto**	Un terremoto de magnitud 8.0 sacudió la región central de Perú, incluyendo Lima.	Impacto en el aeropuerto: Aunque el epicentro no estaba en Lima, el terremoto causó daños menores en la infraestructura del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y generó interrupciones temporales en las operaciones.
14.01.2018	**Terremoto**	Un terremoto de magnitud 7.1 afectó la región sur de Perú, con repercusiones en Lima.	**Impacto en el aeropuerto:** No se reportaron daños significativos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, pero se activaron los protocolos de emergencia y hubo interrupciones en los vuelos.

FECHA	ACCIDENTE	DESCRIPCION	CAUSA
18.11.2022	**Accidente del Vuelo 2213 de LATAM Airlines**	Un Airbus A320 de LATAM Airlines colisionó con un vehículo de bomberos en la pista durante el despegue.	Investigaciones en curso, pero se sospecha un error de coordinación. **Impacto:** Dos bomberos fallecieron y el avión sufrió daños significativos
02.06.2024	**Cancelación de vuelos**	Ningún avión pudo aterrizar	Fallas en pista de aterrizajes y luces de la torre de control.

Fuente: elaboración propia extraído de fuentes periodísticas

- De igual forma, el **Aeropuerto Francisco Carlé de Jauja ha tenido algunos incidentes y ha sido afectado por eventos sísmicos** (cuadro 3), siendo:

Cuadro 3. Datos históricos de accidentes aéreos en el Aeropuerto Francisco Carlé

FECHA	ACCIDENTE	DESCRIPCION	CAUSA - IMPACTO
28.03.2017	**Accidente del Vuelo 112 de Peruvian Airlines**	Un Boeing 737-300 de Peruvian Airlines se salió de la pista y se incendió durante el aterrizaje en el Aeropuerto Francisco Carlé	**Causa:** El avión sufrió un colapso del tren de aterrizaje principal izquierdo, lo que provocó que se saliera de la pista y se incendiara. **Impacto:** Todos los pasajeros y la tripulación fueron evacuados de manera segura, pero el avión resultó destruido.
15.08.2007	**Terremoto**	Un terremoto de magnitud 8.0 sacudió la región central de Perú, afectando también a Jauja.	Se registraron daños en la infraestructura del Aeropuerto Francisco Carlé, incluyendo grietas en la pista y daños menores en las instalaciones del terminal. Las operaciones del aeropuerto se vieron temporalmente interrumpidas.
14.01.2018	**Terremoto**	Un terremoto de magnitud 7.1 afectó la región central de Perú, incluyendo Jauja.	**Impacto en el aeropuerto:** Se activaron los protocolos de emergencia y hubo interrupciones en las operaciones como medida de precaución.
19.10.2018	**Accidente del Vuelo 211 de LC Perú**	Un Bombardier Dash 8 Q400 de LC Perú sufrió un colapso del tren de aterrizaje delantero durante el aterrizaje en el Aeropuerto Francisco Carlé.	**Causa:** Fallo mecánico en el tren de aterrizaje delantero. **Impacto:** No hubo heridos, pero el incidente causó daños considerables al avión y obligó a cerrar temporalmente el aeropuerto para retirar la aeronave y realizar reparaciones en la pista.

Fuente: elaboración propia extraído de fuentes periodísticas

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 internacional 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 internacional 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[16]

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[17]

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

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

[16] 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/

[17] https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/iii-competitividad-del-pais/

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[18]

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.

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[19]:

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 y necesidad pública referidas a obras de infraestructura. Politica 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.

[18] 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/
[19] https://comunicaciones.congreso.gob.pe/wpuploads/2023/10/Resoluci%C3%B3n-Legislativa-Agenda-legislativa.pdf