



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las
heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/10/2024
10:18:08 -0500

OFICIO N° 0475-2024-PD-OSITRAN

Lima, 02 de octubre de 2024

Señora

HILDA MARLENY PORTERO LÓPEZ

Presidenta de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Presente. -

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 8531/2024-CR denominado
"Proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional
la construcción del Aeropuerto Internacional en Junín".

Referencia : Oficio N° 066-2024-2025-CTC-HMPL-CR (NT 2024115196)

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted, a fin de dar respuesta al documento de la referencia, a través del cual se solicita opinión del Ositrán respecto del Proyecto de Ley N° 8531/2024-CR denominado "Proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Aeropuerto Internacional en Junín".

Al respecto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, han elaborado el Informe Conjunto N° 0148-2024-IC-OSITRAN que contiene la opinión requerida por su despacho respecto del referido proyecto de ley, documento que se adjunta al presente oficio para los fines correspondientes.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

Firmado por

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO

Presidente del Consejo Directivo

Presidencia Ejecutiva

Visado por

JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO

Gerente General

Gerencia General

Visado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico firmado digitalmente y archivado por el Ositrán, aplicando lo dispuesto por el art. 25 del D.S. N° 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. N° 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través del Portal de Consulta de Documentos del Ositrán cuya dirección web es la siguiente: <https://servicios.ositrان.gob.pe:8443/SGDEntidades>. Para acceder al Portal de Consulta Documentos del Ositrán, utilizar el Número de Trámite-NT (usuario) y la contraseña (es la clave del QR)

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/10/2024 09:28:16 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/10/2024 09:24:29 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/10/2024 20:30:35 -0500

Calle Los Negocios 182, Surquillo. Lima
Central telefónica: 500-9330
www.ositrان.gob.pe



BICENTENARIO
PERÚ
2024



Código de verificación: 4292 a9ce 0c6c 6041 8f09 b1d0 c6b0

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias. La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>

NT: 2024124520
Clave: Po9aNGM





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público



Visado por

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA

Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Se adjunta lo siguiente:

- Informe Conjunto N° 0148-2024-IC-OSITRAN

NT: 2024124520

Documento electrónico firmado digitalmente en el marco de la Ley N°27269, Ley de Firmas y Certificados Digitales, su Reglamento y modificatorias. La integridad del documento y la autoría de la(s) firma(s) pueden ser verificadas en: <https://apps.firmaperu.gob.pe/web/validador.xhtml>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico firmado digitalmente y archivado por el Ositrán, aplicando lo dispuesto por el art. 25 del D.S. N° 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. N° 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través del Portal de Consulta de Documentos del Ositrán cuya dirección web es la siguiente: <https://servicios.ositran.gob.pe:8443/SGDEntidades>. Para acceder al Portal de Consulta Documentos del Ositrán, utilizar el Número de Trámite-NT (usuario) y la contraseña (es la clave del QR)



**INFORME CONJUNTO N° 0148-2024-IC-OSITRAN
(GAJ-GSF)**



Para : **VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**
Presidenta del Consejo Directivo

CC : **JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO**
Gerente General

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 8531/2024-CR denominado “Proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Aeropuerto Internacional en Junín”.

Referencia : Oficio N° 066-2024-2025-CTC-HMPL-CR

Fecha : 01 de octubre de 2024

I. OBJETIVO:

1. Emitir opinión respecto del Proyecto de Ley N° 8531/2024-CR denominado “Proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Aeropuerto Internacional en Junín (en adelante, Proyecto de Ley), remitido por el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República del Perú (en adelante, CRP).

II. ANTECEDENTES:

2. Mediante el Oficio N° 066-2024-2025-CTC-HMPL-CR, recibido el 13 de septiembre de 2024, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del CRP solicitó a la Presidencia Ejecutiva emitir la opinión institucional de este Organismo Regulador respecto del Proyecto de Ley.

III. ANÁLISIS:

III.1. Sobre el Proyecto de Ley y su Exposición de Motivos

3. Una de las justificaciones más relevantes para declarar la necesidad y el interés nacional en la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Junín, según el Proyecto de Ley, es considerar que Junín es un importante centro económico y social del Perú, reconocido por su producción agrícola, ganadera y minera y que, a pesar de su potencial, la región enfrenta desafíos en conectividad y accesibilidad aérea.
4. Asimismo, indica que con más de 1.3 millones de habitantes en 2022, la construcción de un aeropuerto internacional podría mejorar significativamente la conexión con mercados nacionales e internacionales, además de garantizar la seguridad y eficiencia del transporte aéreo, siendo ello especialmente relevante en el aeropuerto de Jauja, que enfrenta problemas técnicos en su infraestructura.
5. Otro aspecto que se menciona en el Proyecto de Ley es la vulnerabilidad del aeropuerto Jorge Chávez ante sismos, lo que subraya la urgencia de contar con un aeropuerto alterno en Junín, ya que un terremoto podría colapsar sus infraestructuras y dificultar la llegada de ayuda humanitaria. Por esa razón, señala que, desde la perspectiva de seguridad nacional, es esencial construir un nuevo aeropuerto en Orcotuna, Huancayo, dada su ubicación estratégica y potencial turístico, por lo que dicho aeropuerto ofrecería una alternativa viable en emergencias, con hangares para almacenar ayuda humanitaria, facilitando así una respuesta rápida y efectiva ante desastres naturales.

Visado por: PAREDES RAMIREZ Luis Eleazar FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 01/10/2024 18:00:52 -0500

Visado por: OCHOA OCHOA Oscar Isaac FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 01/10/2024 17:46:24 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 01/10/2024 17:39:49 -0500

Visado por: MAMANI OSORIO Ernesto Alberto FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 01/10/2024 17:22:29 -0500

Visado por: ZEGARRA ROMERO Jose Hector FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 01/10/2024 17:17:27 -0500

6. Además, se sostiene que la construcción del aeropuerto internacional en Junín potenciará la competitividad de la región en comparación con otras áreas del país, siendo que una mejor conectividad atraerá inversiones, promoverá el comercio y fomentará el turismo, posicionando a Junín como un importante centro económico y turístico, lo que beneficiará no solo a la región de Junín, sino que también contribuirá al desarrollo integral del Perú.
7. El objetivo principal del Proyecto de Ley es declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto internacional en el distrito de Orcotuna, en la región Junín. Esta iniciativa no solo facilitará los procesos de planificación, financiamiento y ejecución del proyecto, sino que también contribuirá a satisfacer la creciente demanda de transporte aéreo en la región, fomentando así el desarrollo económico, el turismo y la integración con el resto del país.
8. Cabe señalar que el tema del Proyecto de Ley materia de opinión ya fue puesto en consideración de este organismo regulador a través del Proyecto de Ley N° 8392/2023-CR, que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto internacional en Junín; lo que generó el pronunciamiento del Ositrán mediante el Informe Conjunto N° 0119-2024-IC-OSITRAN, el mismo que fue remitido a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del CRP mediante el Oficio N° 0417-2024-PD-OSITRAN.

III.2. Sobre el ámbito de competencia del Ositrán

9. La Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión en los Servicios Públicos, estableció los lineamientos y normas de aplicación general para todos los organismos reguladores, encontrándose incluido dentro de sus alcances el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ositrán), conforme a lo dispuesto en su artículo 1¹. Asimismo, de acuerdo con el artículo 3² de la referida Ley, los Organismos Reguladores ejercen dentro de sus ámbitos de

¹ Ley N° 27332:

“Artículo 1.- Ámbito de aplicación y denominación

La presente Ley es de aplicación a los siguientes Organismos a los que en adelante y para efectos de la presente Ley se denominará Organismos Reguladores:

- a) Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones (OSIPTEL);
- b) Organismo Supervisor de la Inversión en Energía (OSINERMIN);
- c) Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN); y
- d) Superintendencia Nacional de Servicios de Saneamiento (SUNASS).”

² Ley N° 27332:

“Artículo 3.- Funciones

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores ejercen las siguientes funciones:

- a) *Función supervisora: comprende la facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las entidades o actividades supervisadas, así como la facultad de verificar el cumplimiento de cualquier mandato o resolución emitida por el Organismo Regulador o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de la entidad o actividad supervisadas;*
- b) *Función reguladora: comprende la facultad de fijar las tarifas de los servicios bajo su ámbito;*
- c) *Función Normativa: comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;*

Comprende, a su vez, la facultad de tipificar las infracciones por incumplimiento de obligaciones establecidas por normas legales, normas técnicas y aquellas derivadas de los contratos de concesión, bajo su ámbito, así como por el incumplimiento de las disposiciones reguladoras y normativas dictadas por ellos mismos. Asimismo, aprobarán su propia Escala de Sanciones dentro de los límites máximos establecidos mediante decreto supremo refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro del Sector a que pertenece el Organismo Regulador.

competencia las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, así como la función de solución de controversias y reclamos de los usuarios de los servicios que regulan.

10. Por otro lado, la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, Ley N° 26917), creó al Ositrán como un organismo público descentralizado con personería jurídica de Derecho Público Interno y autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera, cuya misión conforme al artículo 3³ de la referida Ley es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios.
11. De igual modo, el artículo 5 de la citada Ley N° 26917, establece que el Ositrán tiene como objetivos: **(a) velar por el cabal cumplimiento de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión vinculados a la infraestructura pública nacional de transporte;** (b) velar por el cabal cumplimiento del sistema de tarifas, peajes u otros cobros similares que Ositrán fije o que se deriven de los respectivos contratos de concesión; (c) resolver o contribuir a resolver las controversias de su competencia que puedan surgir entre las Entidades Prestadoras, de acuerdo con lo establecido en su Reglamento; y (d) fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura pública de transporte por parte de las Entidades Prestadoras.
12. Asimismo, con relación al ámbito de competencia del Ositrán, este se encuentra definido tanto en el artículo 4 de la Ley N° 26917, que precisa que: “OSITRAN, ejerce su competencia **sobre las Entidades Prestadoras que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público**”, como en el artículo 4 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y su modificatoria⁴ (en adelante, REGO), que indica lo siguiente:

“Artículo 4.- Ámbito de competencia del OSITRAN

El OSITRAN es competente para normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de actividades o servicios que involucran explotación de Infraestructura, comportamiento de los

- d) *Función fiscalizadora y sancionadora: comprende la facultad de imponer sanciones dentro de su ámbito de competencia por el incumplimiento de obligaciones derivadas de normas legales o técnicas, así como las obligaciones contraídas por los concesionarios en los respectivos contratos de concesión;*
- e) *Función de solución de controversias: comprende la facultad de conciliar intereses contrapuestos entre entidades o empresas bajo su ámbito de competencia, entre éstas y sus usuarios o de resolver los conflictos suscitados entre los mismos, reconociendo o desestimando los derechos invocados; y,*
- f) *Función de solución de los reclamos de los usuarios de los servicios que regulan.*

3.2 *Estas funciones serán ejercidas con los alcances y limitaciones que se establezcan en sus respectivas leyes y reglamentos.”*

³ Ley N° 26917:

“Artículo 3.- Misión de OSITRAN

- 3.1. *La misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; en el marco de las políticas y normas que dicta el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.*
- 3.2. *Para este efecto, entiéndase como:*
 - (a) *Entidades Prestadoras a aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público; y,*
 - (b) *Infraestructura nacional de transporte de uso público a la infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte.”*

⁴ Artículo modificado mediante el Decreto Supremo N° 114-2013-PCM.

mercados en que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, Inversionistas y Usuarios, en el marco de las políticas y normas correspondientes.

Asimismo, el OSITRAN es competente para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de las actividades que involucran la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros en las vías concesionadas que forman parte del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, exceptuando la regulación tarifaria, según la Ley N° 29754.

De manera excepcional, el OSITRAN ejerce sus funciones sobre aquellas actividades o servicios que, por ser de titularidad o ser brindados por Entidades Prestadoras o por empresas vinculadas económicamente a éstas, puedan afectar el adecuado funcionamiento de los mercados de explotación de Infraestructura. Corresponde al Consejo Directivo, mediante resolución motivada, determinar la inclusión de todo o parte de tales actividades o servicios, al ámbito de competencia del OSITRAN, la cual no implica necesariamente la existencia de regulación sobre dicha actividad o servicio.

Se encuentra fuera del ámbito de competencia del OSITRAN, lo siguiente:

- i. La fijación de las tarifas del transporte público o de otros medios de transporte de carga o de pasajeros.
- ii. La regulación de los mercados derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso exclusivamente privado.
- iii. La regulación de los mercados derivados de la explotación de infraestructura vial urbana y aquella de competencia municipal, con excepción de la infraestructura señalada en la Ley N° 29754".

(Énfasis y subrayado agregados.)

13. En adición, el literal m) del artículo 1 del REGO define el término "Infraestructura", según lo siguiente:

"m) INFRAESTRUCTURA: Sistema compuesto por las obras civiles e instalaciones mecánicas, electrónicas u otras, mediante las cuales se brinda un servicio de transporte o que permiten el intercambio modal, siempre que sea de uso público, a las que se brinde acceso a los usuarios y por los cuales se cobre una prestación.

La infraestructura puede ser aeroportuaria, portuaria, ferroviaria, red vial nacional y regional de carreteras y otras infraestructuras de transporte de uso público, de carácter nacional o regional.

Se encuentran excluidas del concepto de infraestructura para efectos de la presente norma:

- i. La infraestructura portuaria o aeroportuarias que se encuentren bajo la administración de las Fuerzas Armadas o Policiales, en tanto dicha utilización corresponda a la ejecución de actividades de defensa nacional y orden interno y no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica.
- ii. La infraestructura vial urbana y otra forma de infraestructura que sea de competencia municipal, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, con excepción de la infraestructura señalada en la Ley N° 29754.
- iii. La infraestructura de uso privado, entendiéndose como tal a la utilizada por su titular para efecto de su propia actividad y siempre que no sea utilizada para brindar servicios a terceros a cambio de una contraprestación económica. En consecuencia, no es infraestructura portuaria de uso privado, aquella a que se refiere el artículo 20 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC."

(Énfasis y subrayado agregados.)

14. De conformidad con el marco normativo expuesto, se advierte que el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que actúan las empresas públicas o privadas que explotan infraestructura nacional de transporte de uso público, competencia que abarca el cumplimiento de los contratos de concesión suscritos en el marco de la normativa vigente, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por las Leyes antes mencionadas.
15. Por otro lado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 del REGO⁵, corresponde señalar que el Ositrán supervisa -entre otros aspectos- el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los contratos de concesión. Así, en atención a lo señalado en el Proyecto de Ley y su Exposición de Motivos respecto a declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción del Aeropuerto Internacional en el distrito de Orcotuna, provincia de Concepción, Región Junín, resulta pertinente analizar lo establecido en los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú⁶, respecto de las disposiciones contractuales siguientes:

"CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

CLÁUSULA 2

OBJETO, OTORGAMIENTO Y AMBITO DE LA CONCESION

(...)

2.5. "Garantía del Estado. (...)

Asimismo el Concedente se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario."

"CONTRATO DE CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DEL PERÚ

CLÁUSULA DÉCIMA

⁵ REGO:

"Artículo 21.- Función Supervisor

*El OSITRAN supervisa el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las Entidades Prestadoras y demás empresas o personas que realizan actividades sujetas a su competencia, procurando que éstas brinden servicios adecuados a los Usuarios. Asimismo, el OSITRAN verifica el cumplimiento de cualquier mandato o Resolución que emita o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de dichas entidades o que son propias de las actividades supervisadas.
(...)."*

⁶ Cabe indicar que se ha tomado en consideración a los citados contratos de concesión debido a la proximidad que tendría el Aeropuerto Internacional en el distrito de Orcotuna, provincia de Concepción, departamento de Junin con las áreas de concesión del Aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera ubicado en Pisco y del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ubicado en el Callao, Lima, los cuales son operados por las Sociedades Concesionarias Aeropuertos del Perú S.A. y Lima Airport Partners S.R.L., en el marco de los contratos de concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú y del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, respetivamente. Nótese que, si bien el Aeropuerto Coronel FAP Alfredo Mendivil Duarte ubicado en Ayacucho también se encontraría próximo al Aeropuerto Internacional en el distrito de Orcotuna ", este es operado bajo el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, el cual no contempla la referida garantía a favor del Concesionario. Finalmente, respecto del Aeropuerto "Francisco Carlé" ubicado en Jauja, cabe indicar que este al encontrarse bajo la administración de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A., no se encuentra sujeto a un contrato de concesión que establezca las garantías antes expuestas.

GARANTÍAS

10.1 Garantía del CONCEDENTE a favor del CONCESIONARIO

(...)

*10.1.4 El CONCEDENTE garantiza al CONCESIONARIO que **no autorizará la construcción ni operación de un nuevo aeropuerto de uso comercial dentro de un radio no menor de ciento cincuenta (150) kilómetros alrededor de cada Aeropuerto,** siempre y cuando el número de operaciones semestrales en el Aeropuerto no haya superado el 50% de la capacidad operativa de su pista de aterrizaje. Será potestad del OSITRAN determinar a quién corresponderá llevar a cabo la medición para estos propósitos.”*

(Énfasis y subrayado agregados.)

16. En ese sentido, a partir de lo antes expuesto se desprenden las siguientes premisas:

- Respecto del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se advierte que el Concedente se obligó a **no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales,** destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga **en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1.**
- A su vez, respecto del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, se observa que el Concedente garantizó a Aeropuertos del Perú S.A., que **no autorizará la construcción ni operación de un nuevo aeropuerto de uso comercial dentro de un radio no menor de ciento cincuenta (150) kilómetros alrededor de cada Aeropuerto,** siempre y cuando el número de operaciones semestrales en el Aeropuerto no haya superado el 50% de la capacidad operativa de su pista de aterrizaje.

17. Así, se recomienda tomar en consideración las garantías otorgadas por el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones -en su calidad de Concedente- en favor de los Concesionarios Lima Airport Partners S.R.L y Aeropuertos del Perú S.A. conforme a lo pactado en los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, en sus numerales 2.5 de la Cláusula 2 y 10.1.4 de la Cláusula Décima, respectivamente.

III.3. Aeropuertos de uso público de la Región Junín

18. La Región Junín dispone de los Aeropuertos de Jauja y Mazamari, ambas infraestructuras son de uso público, y están administradas por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – (CORPAC), siendo que actualmente se encuentran a disposición de cualquier empresa aérea interesada en prestar sus servicios.

A. AEROPUERTO DE JAUJA

- (a) La Dirección General de Transporte Aéreo (actualmente Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC) declaró abierto al tráfico aéreo el Aeródromo de Jauja, mediante Resolución Directoral N°202-98-MTC/15.16 del 31.DIC.1998.
- (b) Este aeropuerto se encuentra bajo la administración de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A – (CORPAC. S.A.)
- (c) El Aeropuerto de Jauja permite operaciones aéreas en condiciones visuales y diurnas, y posee una pista de aterrizaje y/o despegue de 2,810 m. de largo por 45 m. de ancho, comprendida en una franja de 2,930 m. de largo por 100 m. de ancho.
- (d) Dispone de una plataforma de estacionamiento de aeronaves de 90 m. de largo por 70 m. de ancho con una superficie de rodaje a nivel de asfalto en caliente.

- (e) La superficie de rodadura de la pista de aterrizaje es a nivel de carpeta asfáltica en caliente cuya resistencia expresada con el Número Clasificador de Pavimentos (PCN) es de 46/F/C/W/T.
- (f) Actualmente vienen operando aeronaves comerciales del tipo AirBuss A319, A320 y similares, de las aerolíneas LATAM y SKY con una frecuencia de 07 vuelos por semana por compañía aérea.
- (g) Este aeropuerto al estar ubicado a una elevación de 3,363 m. (11,034 pies) sobre el nivel del mar, incide en el rendimiento operacional de las aeronaves.
- (h) El Servicio de Extinción de Incendios (SEI) cuenta con Nivel de Protección 5 (01 vehículo contraincendios-R05-Oshkosh), acorde con los requerimientos de las aeronaves que operan actualmente en el mencionado aeródromo.
- (i) Dispone de un terminal básico de pasajeros y dispone de 54 butacas de 3 asientos, en la sala de embarque.
- (j) Cuenta con Cerco perimétrico a nivel de postes de concreto y alambre de púas.
- (k) Mediante Decreto Supremo N° 019-2007-MTC de fecha 08.JUN.2007 y su modificatoria Decreto Supremo N° 030-2019-MTC, se establecieron los criterios de clasificación de la infraestructura aeroportuaria del país y la jerarquización de aeródromos de propiedad pública, en dicho Decreto Supremo se jerarquiza como aeródromo Nacional al Aeropuerto de Jauja.

B. AEROPUERTO DE MAZAMARI

- (a) El Aeródromo de Mazamari fue abierto al tráfico aéreo mediante Resolución Directoral N° 261-2014-MTC/12; esta Resolución establece que este aeródromo es de uso Público, este aeródromo es de propiedad de la Policía Nacional del Perú – Ministerio del Interior.
 - (b) La administración, operación y conservación de este aeródromo está a cargo de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.
 - (c) El Aeropuerto de Mazamari cuenta con una pista de aterrizaje y/o despegue de 1760 m de largo por 30 m de ancho, pavimentada a nivel de carpeta asfáltica en caliente en condiciones operativas.
 - (d) La resistencia de los Pavimentos del aeródromo de Mazamari se encuentra notificado con el Número Clasificador de Pavimentos (PCN) de 34/F/C/Y/T.
 - (e) Actualmente vienen operando aeronaves comerciales del tipo Dash Q402 de la empresa ATSA con una frecuencia de 02 vuelos por semana.
 - (f) El Servicio de Extinción de Incendios (SEI) brinda un Nivel de Protección CAT 5 (01 vehículo contraincendios), acorde con los requerimientos de las aeronaves que operan actualmente en el mencionado aeródromo.
 - (g) Dispone de un terminal básico de pasajeros.
 - (h) Cuenta con Cerco perimétrico a nivel de postes de concreto y alambre de púas.
 - (i) Mediante Decreto Supremo N° 019-2007-MTC de fecha 08.JUN.2007 y su modificatoria Decreto Supremo N° 030-2019-MTC, se establecieron los criterios de clasificación de la infraestructura aeroportuaria del país y la jerarquización de aeródromos de propiedad pública, en dicho Decreto Supremo se jerarquiza como aeródromo Regional al Aeropuerto de Mazamari.
19. Por otro lado, PROINVERSION viene formulando la documentación para concesionar el Tercer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, integrados por los Aeropuertos de Jauja, Huánuco, Jaén, Chimbote, Ilo, Tingo María, Rioja y Yurimaguas, cuyo objetivo sería la modernización y operación (incluye mejoramiento, ampliación y remodelación de la infraestructura existente) bajo la modalidad de INICIATIVA PRIVADA COFINANCIADA. ([Tercer Grupo de Aeropuertos-I \(investinperu.pe\)](http://investinperu.pe))

IV. CONCLUSIONES:

20. En virtud de lo expuesto en el presente Informe podemos arribar a las siguientes conclusiones:

- (i) La Comisión de Transportes y Comunicaciones del CRP solicitó la opinión institucional de este Organismo Regulador respecto del Proyecto de Ley N° 8531/2024-CR denominado "Proyecto de ley que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del Aeropuerto Internacional en Junín."
- (ii) El Ositrán ejerce sus competencias sobre las entidades prestadoras que operan la infraestructura nacional de transporte de uso público. En este contexto y considerando que el Ositrán tiene la naturaleza de un organismo regulador, conforme a lo establecido en el artículo 1 de la Ley N° 27332, ejerce las funciones supervisora, reguladora, normativa y sancionadora, así como la resolución de controversias y reclamos de usuarios en segunda instancia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 de la mencionada Ley N° 27332.
- (iii) Asimismo, de conformidad con el marco normativo vigente, el Ositrán regula el comportamiento de los mercados en los que operan las empresas públicas o privadas que explotan la infraestructura nacional de transporte de uso público. Esta competencia incluye el cumplimiento de los contratos de concesión suscritos bajo la normativa vigente, para lo cual ejerce las funciones y atribuciones conferidas por las leyes mencionadas anteriormente.
- (iv) El Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones - en su calidad de Concedente- ha otorgado garantías en favor de los Concesionarios Lima Airport Partners S.R.L y Aeropuertos del Perú S.A. conforme a lo pactado en los contratos de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, en sus numerales 2.5 de la Cláusula 2 y 10.1.4 de la Cláusula Décima, respectivamente. Es importante tener en cuenta que la futura ubicación del Aeropuerto Internacional en el distrito de Orcotuna, provincia de Concepción, departamento de Junín, no debe contravenir lo establecido en dichos contratos.
- (v) El Aeropuerto de Jauja forma parte de los aeropuertos que serán concesionados en el Tercer Grupo de Aeropuertos de la República del Perú, proyecto bajo la modalidad de iniciativa privada cofinanciada a cargo de PROINVERSION. El objetivo de la concesión es la modernización y operación de la infraestructura existente, lo que incluye el mejoramiento, ampliación y remodelación de las instalaciones.

V. RECOMENDACIÓN:

21. Se recomienda remitir el presente Informe a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, para los fines pertinentes.

Atentamente,

Firmado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
ERNESTO MAMANI OSORIO
Jefe de Contratos Aeroportuarios (e)
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorios y
Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
ÓSCAR OCHOA OCHOA
Especialista Legal
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
JOSÉ ZEGARRA ROMERO
Asesor Legal
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
LUIS PAREDES RAMIREZ
Supervisor de Operaciones II
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Se adjunta lo siguiente:

— Proyecto de Oficio de Presidencia del Consejo Directivo.

NT 2024123672