



WILSON SOTO PALACIOS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Dependencia: Oficina de Asesoría Jurídica y Asesoría Legislativa
Unidad de Asesoría Jurídica y Asesoría Legislativa
Unidad de Asesoría Jurídica y Asesoría Legislativa



**LEY QUE DECLARA DE
NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS
NACIONAL LA PRIVATIZACIÓN DE
LA CORPORACIÓN PERUANA DE
AEROPUERTOS Y AVIACIÓN
COMERCIAL S.A. - CORPAC S.A.**

El Congresista de la República que suscribe, **WILSON SOTO PALACIOS** y los Congresistas integrantes del **Grupo Parlamentario Acción Popular**, y demás Congresistas firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme los artículos 22° inciso c), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente iniciativa legislativa:

—FORMULA LEGAL

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA PRIVATIZACIÓN
DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A. -
CORPAC S.A.**

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

**Artículo 1. Declaración de necesidad pública e interés nacional la privatización de la
Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC S.A.**

Se declara de necesidad pública e interés nacional la privatización total de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. CORPAC S.A., para contar con un servicio eficiente que brinde seguridad a los usuarios y operadores de los aeropuertos a nivel nacional.

Artículo 2. De la regulación

Se dispone que el poder ejecutivo a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – Ositran, propongan un marco regulatorio que permita garantizar un óptimo servicio de transporte aéreo en beneficio de los usuarios, de los prestadores del servicio aéreo y del Estado.

Lima, noviembre de 2024.



De acuerdo con la ley de la oferta y la demanda, el precio de un bien o servicio tiende a ser el resultado de la interacción entre la oferta y la demanda. Si la oferta es mayor que la demanda, el precio tiende a bajar. Si la demanda es mayor que la oferta, el precio tiende a subir.

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD
PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA
PRIVATIZACIÓN DE LA
CORPORACIÓN PERUANA DE
AEROPUERTOS Y AVIACIÓN
COMERCIAL S.A. - CORPAC S.A.

WILSON SOTO PALACIOS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Elvis Vergara Nardoya

Elvis Vergara Mendoza
Vocero Titular

AA Aragón C

Marking Porten lips

Alma ROSAS

*Quintel
Fichler*



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **21** de **noviembre** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 9546/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.



.....
GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El desarrollo de un país depende en gran medida de contar con un sistema de transporte eficiente y adecuado. En este contexto, el transporte aéreo destaca como un medio rápido y seguro. En el Perú, este servicio se encuentra mayormente en manos de la empresa estatal Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.), en adelante, CORPAC.

Es fundamental que el servicio de transporte público de pasajeros a través de líneas aéreas se brinde en las mejores condiciones posibles, garantizando eficiencia y eficacia. Esto permitirá optimizar la conectividad de las personas, facilitando su traslado de manera ágil, rápida y segura a diversas ciudades tanto del interior del país como del extranjero. En particular, el transporte aéreo es clave para fortalecer relaciones comerciales, académicas, profesionales, de salud y turísticas con otros países.

En el contexto actual de globalización, especialmente económica, los países deben buscar oportunidades más allá de sus fronteras para alcanzar un desarrollo integral. En este escenario, las líneas aéreas comerciales se convierten en un medio estratégico para el traslado eficiente y seguro de funcionarios públicos, empresarios, profesionales, estudiantes y turistas. Esto resulta indispensable para garantizar la integración y competitividad del país a nivel global.

3

En los últimos años, impulsados por el crecimiento del turismo en diversas regiones, se ha evidenciado que muchos de los aeropuertos administrados por CORPAC enfrentan deficiencias. Estas se manifiestan en una infraestructura y equipamiento obsoletos o inadecuados. Además, la gestión de la empresa estatal ha mostrado problemas recurrentes con sus trabajadores, especialmente los controladores aéreos. Estos conflictos laborales, que incluyen huelgas y paros, suelen coincidir con eventos de alta demanda, afectando gravemente la continuidad del servicio. Estas interrupciones generan consecuencias negativas, como el perjuicio a los usuarios, la afectación a la imagen del país y el incumplimiento de compromisos profesionales, comerciales y turísticos.

Las paralizaciones en los aeropuertos tienen un impacto económico significativo, tanto para el país como para las personas que dependen directa o indirectamente de los servicios aéreos. Asimismo,



dañan severamente la imagen internacional del Perú, obstaculizando los esfuerzos por posicionarnos como un destino confiable y competitivo en el escenario global.

El pasado 6 de noviembre del presente año, los medios de comunicación informaron sobre un hecho preocupante: *¿Qué pasará con los vuelos cancelados por huelga de controladores aéreos?* Detallando que 51 viajes fueron afectados y perjudicó a 3,300 pasajeros nacionales viviéndose un ambiente de caos y confusión en el aeropuerto Jorge Chávez debido a la huelga de controladores aéreos convocada por el Sindicato nacional de Especialistas Aeronáuticos de CORPAC S.A.¹

De igual forma el 14 de abril del 2022 señalaban que el gobierno cedía ante lo controladores aéreos de los aeropuertos y se levantaba la huelga tras caos habiendo la medida afectado a más de 8000 pasajeros nacionales e internacionales que se quedaron varados en diferentes aeropuertos, cerrándose cinco aeropuertos (Cusco, Ayacucho, Trujillo, Arequipa y Tacna), por lo que los vuelos fueron reprogramados o cancelados afectando el servicio aéreo que es esencial, no siendo la primera vez y en la fecha en que hay un mayor flujo de pasajeros, contraviniendo con el derecho de los ciudadanos al libre tránsito, y que una situación similar también se había producido del 23 al 26 de diciembre de 2021, en fiestas por navidad².

4

Otro hecho lamentable que ocurrió en el aeropuerto Jorge Cheves es la muerte de bomberos por aparente comunicación deficiente y falta de coordinación, accidente que, según la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, el Supervisor de Guardia Titular no informó al supervisor entrante que se realizaría el ejercicio, por ende, la tripulación del avión no sabía que la unidad de Rescate ingresaría a la pista y esto no tenía conocimiento que la aeronave despegaría. Como consecuencia de ello el 18 de noviembre de 2022, Nicolás Santa Gadea, Ángel Torres y Manuel Villanueva Alarcón perdieron la vida en un accidente en el Aeropuerto Jorge Chávez mientras participaban de una práctica³.

¹<https://www.infobae.com/peru/2024/11/06/aeropuerto-jorge-chavez-que-pasara-con-los-vuelos-cancelados-por-huelga-de-controladores-aereos/>

²<https://gestion.pe/economia/gobierno-cede-ante-controladores-aereos-de-aeropuertos-y-se-levanta-huelga-tras-caos-noticia/>

³ <https://www.infobae.com/peru/2023/09/30/muerte-de-bomberos-en-aeropuerto-jorge-chavez-la-comunicacion-deficiente-y-falta-de-coordinacion-que-detallo-el-informe-final-de-la-ciaa/>



En mayo de 2022, el Pleno del Congreso censuró a la entonces ministra de Trabajo, Betssy Chávez, con 71 votos a favor, debido a las pérdidas económicas generadas por la huelga de controladores aéreos durante Semana Santa⁴.

En resumen, debemos señalar que la ineficiencia de Corpac, ha llevado a tener caos en el aeropuerto más importante del país en los últimos tiempos.

1. Noviembre de 2024:

- **Fecha:** 6 de noviembre de 2024.
- **Causa:** Huelga de controladores aéreos organizada por el Sindicato Nacional de Especialistas Aeronáuticos de CORPAC (Sineacor).
- **Consecuencias:** Retrasos y cancelaciones de vuelos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, afectando a más de 3,300 pasajeros.
- **Duración del paro:** La huelga se extendió hasta el 13 de noviembre, coincidiendo con la celebración del Foro APEC 2024 en Perú.
- **Repercusiones:** La crisis amenaza con afectar gravemente la imagen internacional de Perú, especialmente con la llegada de delegaciones de alto nivel para el Foro APEC. La situación podría impactar la economía y el turismo del país.

5

2. Febrero de 2024:

- **Causa:** Crisis debido a la escasez de controladores aéreos en CORPAC, lo que obligó a espaciar los vuelos entre 2 a 7 minutos.
- **Consecuencias:** Más de 6,000 pasajeros afectados por demoras y cancelaciones.
- **Falta de controladores:** El centro de control radar careció del personal necesario para garantizar la operación adecuada.
- **Efecto cascada:** Las demoras provocaron una cadena de cancelaciones y retrasos en la programación de vuelos.

3. Junio de 2024: Crisis en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH):

- **Fecha:** 2 de junio de 2024.

⁴<https://rpp.pe/politica/congreso/betssy-chavez-pleno-del-congreso-aprobo-censurar-a-la-ministra-de-trabajo-noticia-1407768>

- **Causa:** Una falla eléctrica en las luces de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que resultó en la suspensión de vuelos durante más de 10 horas.
- **Consecuencias:**
 - **Impacto en pasajeros:** Más de 10,000 pasajeros quedaron varados, y se cancelaron 128 vuelos, generando un caos significativo en el principal aeropuerto de Perú.
 - **Indemnización pendiente:** A pesar de que CORPAC activó una póliza de seguro de 500 millones de dólares, hasta la fecha no se ha indemnizado a ninguno de los 587 usuarios que presentaron formalmente sus reclamos.
 - **Retrasos en el proceso:** El gerente general de CORPAC, José Antonio Rubio Travi, informó que el proceso de indemnización está en marcha, pero depende de la evaluación de un ajustador de seguros. No se ha establecido una fecha clara para la resolución de los reintegros.

4. **Noviembre de 2022: Tragedia por una cadena de omisiones (Accidente de Bomberos en el Aeropuerto Jorge Chávez):**

- **Fecha:** 18 de noviembre de 2022.
- **Causa:** Un accidente fatal ocurrido durante una operación de emergencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en la que un grupo de bomberos aéreos perdió la vida.
- **Consecuencias:**
 - El accidente involucró a un camión de bomberos del aeropuerto, que se volcó mientras intentaba llegar a un vuelo de emergencia, causando la muerte de dos bomberos y dejando varios heridos.
 - El accidente fue producto de una serie de fallas en la coordinación y en la infraestructura necesaria para responder a situaciones de emergencia, como la falta de mantenimiento adecuado y la deficiente gestión de recursos dentro de CORPAC.
- **Investigación y Responsabilidad:**



- El caso fue investigado por las autoridades y se determinó que hubo una cadena de omisiones en la gestión de CORPAC que contribuyó al accidente.
- El informe de la tragedia reveló que la falta de protocolos de seguridad, la ausencia de un sistema adecuado de mantenimiento de los vehículos de emergencia, y la inadecuada capacitación del personal fueron factores clave que llevaron a este desastre.
- **Reacciones políticas y sociales:** La tragedia generó un fuerte rechazo en diversos sectores, que exigieron una revisión profunda de los procedimientos de seguridad y la infraestructura de CORPAC para evitar que situaciones similares se repitieran en el futuro. Además, se pidió una reforma en la gestión de recursos humanos y materiales para garantizar la seguridad tanto de los trabajadores como de los pasajeros.
- **Medidas adoptadas:** Tras el incidente, se anunciaron medidas para mejorar los protocolos de seguridad y el mantenimiento de los equipos de emergencia, pero los críticos de CORPAC consideraron que las respuestas fueron insuficientes y que la tragedia había sido un reflejo de la negligencia sistemática en la gestión aeroportuaria.

La problemática descrita que se viene reiterando con frecuencia y se ha escapado del manejo del Estado, y las autoridades públicas encargadas de solucionarlas no encuentran una solución satisfactoria y permanente; por ello, se hace necesario una evaluación rigurosa para que esta actividad tan importante para el desarrollo del país pueda ser manejada por entidades privadas con experiencia en el rubro y que garanticen un óptimo servicio.

CORPAC, presta servicios esenciales a las líneas aéreas, como es el de controlar el tráfico aéreo, esencial para que los aviones ingresen y despeguen en los tiempos programados y con la seguridad que se requiere, garantizando que los pasajeros puedan viajar con tranquilidad para cumplir sus compromisos, incentivando así su uso; sin embargo, si ese servicio se presta de manera deficiente, como ocurre hoy en día, las empresas aéreas y los usuarios por inseguridad y temor dejarían de utilizarlo, perjudica a diferentes sectores que requieren el uso del servicio.



Como se sabe, estamos a puertas de la entrada en operación del nuevo terminal aéreo internacional Jorge Chave, el cual multiplicara la cantidad de usuarios y, para ello es necesario estar preparados no solo con la infraestructura y equipamiento que se contara; sino también, con el personal idóneo, capacitado y experimentado en la provisión de servicios al interior del aeropuerto. Ello dinamizara la economía del país, pero si, el servicio es deficiente, lejos de ser una bondad se convertiría en una traba que retarde nuestro desarrollo, por eso, es importante solucionar el problema que atraviesa CORPAC de manera urgente.

En ese sentido el ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez Reyes, junto al gerente general de Lima Airport Partners, Juan José Salmos, anuncio que se acordó que el 29 de enero del 2025 a las 6 am, se iniciaran las operaciones del nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y que el nuevo terminal aéreo es una obra prioritaria para el Gobierno, porque colocara al Perú entre los cinco aeropuertos de la región con mayor capacidad para albergar pasajeros, con un total de 30 millones durante el primer año d operaciones, impulsando así el desarrollo económico y turístico del país. Y que será tres veces mas grande que el actual terminal, pasando de 90 mil a 270 mil m2 y que contará con cinco niveles. Por ello su funcionamiento es clave para posicionar al país como uno de los principales "hub" turísticos de Sudamérica⁵.

⁵ <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1050197-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-iniciara-operaciones-el-29-de-enero-del-2025#:~:text=Nuevo%20aeropuerto%20internacional%20Jorge%20Ch%C3%A1vez%20inici%C3%A1r%20operaciones%20e%27%29%20de%20enero%20de%202025,-Nota%20de%20prensa&text=Titular%20de%20MTC%20detalla%20B%3B%20acciones%20100%25%20de%20nuevo%20terminal%20a%20C%3%A9reo>



Nuestro país cuenta con diferentes aeropuertos y aeródromos a nivel nacional, administrados por CORPAC; sin embargo, estos no funcionan y los que se encuentran activos están en mal estado de conservación y mantenimiento, siendo tal situación de responsabilidad exclusiva de dicha empresa, la misma que no tiene la capacidad para manejarlos adecuadamente.

Considerando la pronta entrada en operaciones del nuevo terminal aéreo internacional s debe estar preparados, aunque ello pareciera un poco tarde, pero en todo caso la privatización de CORPAC reviste especial importancia y por ello se debería de realizar lo mas antes posible.

A continuación, se indica los aeropuertos nacionales que, actualmente Córpac opera⁶, siendo estos los siguientes:

AEROPUERTO	DEPARTAMENTO
Aeropuerto de Andahuaylas	Apurímac
Aeropuerto Teniente General FAP José Gerardo Pérez Pinedo, Atalaya	Ucayali
Aeropuerto Teniente FAP Jaime Montreuil Morales, Chimbote	Ancash
Aeropuerto Internacional Teniente FAP Alejandro Velasco Astete	Cusco
Aeropuerto Alférez FAP David Figueroa Fernandini	Huánuco
Aeropuerto de Ilo	Moquegua
Aeropuerto de Jaen	Cajamarca
Aeropuerto Francisco Carle, Jauja	Junín
Aeropuerto de Juanjui	San Martín

⁶ <https://www.ositrans.gob.pe/antenor/aeropuertos/corpac/>



AEROPUERTO	DEPARTAMENTO
Aeropuerto Manuel Prado de Mazamari, Satipo	Junín
Aeropuerto de Puerto Esperanza, Purus	Ucayali
Aeropuerto Juan Simons Vela, Rioja	San Martín
Aeropuerto de Tingo María	Huánuco
Aeropuerto de Tocache	San Martín
Aeropuerto de Yurimaguas	Loreto

Como se sabe, CORPAC fue fundada el 25 de junio de 1943, durante el primer gobierno de Manuel Prado, como una Empresa Pública, y se transformó en 1981 en una Empresa de propiedad exclusiva del Estado sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de Derecho Privado y organizada para funcionar como sociedad anónima, regida por los Decretos Legislativos N° 099 y N° 216, por la ley de Sociedad Mercantiles, la ley de actividad empresarial del Estado y su Estatuto Social. En los años 50, las necesidades de una moderna aviación y el enorme crecimiento urbano de Lima se generó la necesidad de buscar nuevas instalaciones, que permitieran una mejor visibilidad, y una pista de aterrizaje más extensa, creándose el 30 de octubre de 1960, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ubicado a 12 Km. del centro de Lima, en el límite con el Callao, el cual fue inaugurado, el 30 de diciembre de 1965 por el ex presidente Fernando Belaunde Terry. Y permaneció la administración de la infraestructura y de los servicios del Aeropuerto en manos de CORPAC hasta el 14 de febrero de 2001, fecha en que se entregó en concesión al Consorcio LIMA AIRPORT PARTNERS, quedando CORPAC S.A., a cargo del servicio de Control de Tránsito Aéreo. y el 11 de diciembre del 2006 se entregó al consorcio GHB-Swisport (Aeropuertos del Perú), luego de un proceso de concesión realizado por PROINVERSION, a 9 aeropuertos del norte y este del país; Tumbes, Talara, Chachapoyas, Tarapoto, Iquitos, Pucallpa, Anta-Huaraz, Trujillo y Cajamarca. Y el 05 de febrero del 2008, se entregó la concesión del aeropuerto de Pisco, el 06 de marzo del mismo año, se entregó el aeropuerto de Chiclayo,

quedando pendiente la entrega de Piura. Es importante señalar que los 44 aeródromos comerciales a nivel nacional se encuentran bajo la administración de CORPAC, en virtud de la delegación efectuada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Finalmente se tiene que, por medio de las normas vigentes, CORPAC, continúa brindando los servicios de ayudas a la aeronavegación, radiocomunicaciones y de control del tránsito aéreo, por lo tanto, estos servicios están reservados al Estado Peruano⁷.

CORPAC, como responsable del control del tránsito aéreo a nivel nacional, encargada de la administración, operación, equipamiento y conservación de los aeropuertos y los servicios de ayuda a la aeronavegación, pese a que algunos aeropuertos tienen concesionados sus servicios aeroportuarios, las normas vigentes reservan al Estado la prestación de los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicación y de control del tránsito aéreo, siendo tales servicios prácticamente monopolizados por la empresa estatal⁸.

Es necesario indicar que mediante Decreto Ley N° 25912 el 27/11/92 se incluyó a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. – CORPAC S.A. en el Proceso de Promoción de la Inversión Privada, creado con el decreto Legislativo N° 674 y que con conforme a su Artículo 2, el proceso de privatización comprendía todas las funciones que tenía CORPAC, con excepción de los servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y de control de tránsito aéreo que continuarían siendo prestados por la empresa estatal o por la entidad pública que se designara⁹. Al respecto, es importante precisar que los últimos servicios indicados son los que aún se encuentran bajo el monopolio de Corpac, y son los que se deberían de privatizar para evitar mayores inconvenientes que nos continúen perjudicando.

Durante estos últimos años se viene planteando posiciones que favorecen la privatización de CORPAC, así en el presente año se ha publicaba en el diario “El Comercio” opiniones de especialistas señalando que CORPAC podría funcionar muy bien como empresa pública de derecho privado; pero lamentablemente tiene la injerencia política y la desalineación entre los

⁷ <https://portal2.corpac.gob.pe/Main.asp?T=3762>

⁸ <https://www.fonafe.gob.pe/empresasdelacorporacion/corpacsa#:~:text=Corpac%2C%20constituida%20en%201943%2C%20es,de%20ayuda%20a%20la%20aeronavegaci%C3%B3n.>

⁹ [https://www.investinperu.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/PACORPAC/Resumen_Ejecutivo_Corporacion_Peruana_de_Aeropuertos_y_Aviacion_Comercial_\(Corpac\).pdf](https://www.investinperu.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/PACORPAC/Resumen_Ejecutivo_Corporacion_Peruana_de_Aeropuertos_y_Aviacion_Comercial_(Corpac).pdf)

incentivos de la burocracia estatal y los objetivos del servicio público, como talones de Aquiles. Y que se pone como muestra la inestabilidad del personal directivo (tres presidentes de directorio, dos gerentes generales y seis gerentes centrales y seis gerentes centrales de navegación aérea, en solo 12 meses entre el 2021 y el 2022), lo que revela la injerencia externa y el desconocimiento de la complejidad funcional de los servicios de aeronavegación (ANS). Otro aspecto que resaltan es la existencia de algunos malos dirigentes sindicales que por cuotas de poder y beneficios a paralizan el servicio a los usuarios, en contubernio con algunas autorizadas interfieren la gestión empresarial. Pero que estos males desaparecerían en una gestión privada, con el debido marco contractual de concesión¹⁰.

La modernización de la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los servicios de aeronavegación son esenciales para impulsar la competitividad y el desarrollo económico del país. En este contexto, resulta imperativo evaluar la privatización de las operaciones clave de CORPAC para garantizar un transporte aéreo eficiente, seguro y sostenible.

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

12

La presente iniciativa legislativa está plenamente alineada con las disposiciones constitucionales y el marco legal vigente en el país. En particular, responde al mandato del segundo párrafo del artículo 60 de la Constitución Política del Perú, que establece la subsidiariedad de la actividad empresarial del Estado. Este principio dicta que el Estado solo puede desarrollar actividad empresarial de manera excepcional, y únicamente cuando el sector privado no esté en capacidad de cumplir con dichas funciones.

En el caso específico de CORPAC, se observa que las funciones que aún brinda pueden ser asumidas por el sector privado, lo cual está en consonancia con las disposiciones constitucionales y permite optimizar la asignación de recursos y la calidad del servicio. Esto responde a la necesidad de garantizar la eficacia y la eficiencia en la provisión de servicios esenciales relacionados con la navegación aérea, promoviendo un modelo donde el Estado priorice su rol regulador y supervisor, en lugar de asumir funciones operativas.

¹⁰ <https://elcomercio.pe/opinion/columnistas/cara-y-sello-corpac-deberia-privatizarse-gonzalo-perez-wicht-carlos-gutierrez-noticia/>



La transferencia de funciones operativas al sector privado no solo fomenta la competencia, la innovación y la mejora continua, sino que también contribuye a que CORPAC y el Estado concentren sus esfuerzos en garantizar que los servicios aeronáuticos se desarrollen bajo estándares de seguridad y calidad internacionalmente reconocidos. De este modo, se asegura el cumplimiento de los compromisos del país en materia de conectividad aérea, competitividad económica y promoción del turismo.

Además, la implementación de esta norma generará efectos positivos en diversos niveles: La participación del sector privado permitirá la inyección de capitales que modernicen la infraestructura y los servicios relacionados con la navegación aérea, reduciendo la carga financiera del Estado. La mejora en la calidad de los servicios generará beneficios directos para las aerolíneas, usuarios y operadores logísticos, contribuyendo al fortalecimiento del comercio y el turismo.

La gestión privada con altos estándares de calidad beneficiará a los ciudadanos, asegurando servicios aeronáuticos más confiables, seguros y accesibles. Un sistema más eficiente también reducirá las demoras y cancelaciones, mejorando la experiencia del usuario y aumentando la confianza en el sistema aeroportuario nacional.

13

Finalmente, la vigencia de esta norma no solo representa un cumplimiento de las disposiciones constitucionales, sino que también se posiciona como una oportunidad para modernizar el sector aeronáutico peruano. Esto asegurará que el sistema aeroportuario del país esté preparado para responder a los retos de un entorno global competitivo, manteniendo la conectividad y fomentando el desarrollo económico sostenible.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley no implica un gasto significativo para el Estado, dado que su propósito principal es declarar de necesidad pública e interés nacional la privatización total de CORPAC. Este proceso no solo permitiría un servicio más eficiente y moderno, sino que también garantizaría



una mayor seguridad para los usuarios y operadores en los aeropuertos del país, alineándose con los estándares internacionales de gestión aeroportuaria.

Es de precisar, que el proceso de privatización podría requerir una etapa de transición administrativa para la transferencia de funciones, estos costos serían menores en comparación con los beneficios a largo plazo. Se deberá establecer un marco contractual adecuado, incluyendo regulaciones específicas para garantizar la calidad del servicio y la protección de los derechos de los usuarios.

El Estado asumirá el rol de regulador (a través de Ositran), lo que implicará fortalecer los mecanismos de supervisión y control para garantizar el cumplimiento de los términos de la concesión por parte de los operadores privados. La privatización atraerá inversión privada que permitirá modernizar la infraestructura aeroportuaria y optimizar los servicios de navegación aérea, sin necesidad de utilizar recursos públicos.

Los operadores privados estarán incentivados a gestionar los servicios con mayor eficiencia, reduciendo costos operativos y ofreciendo tarifas más competitivas. Contribución al turismo y comercio: La mejora en la calidad y confiabilidad de los servicios impulsará el turismo y fortalecerá el comercio, impactando positivamente en el crecimiento económico nacional.

14

Los pasajeros disfrutarán de un servicio más eficiente, con menores demoras y cancelaciones, y un entorno aeroportuario más seguro y cómodo. La privatización mitigará el riesgo de huelgas y paralizaciones, ya que la gestión privada tiende a implementar mecanismos de negociación y conciliación más dinámicos. Una mejor experiencia para turistas y empresarios fortalecerá la imagen del Perú como un destino confiable y atractivo, mejorando la percepción del país en el ámbito global.

Actualmente, las huelgas y paralizaciones recurrentes de los trabajadores de CORPAC han perjudicado a miles de usuarios, generando pérdidas económicas y afectando la reputación del país. La privatización permitirá que el sistema aeroportuario funcione con estándares de calidad que eviten estas situaciones, reforzando la confianza en el transporte aéreo peruano.



El modelo de privatización asegurará que los aeropuertos sean gestionados con visión de futuro, adaptándose a las necesidades crecientes de la conectividad nacional e internacional. Un sistema aeroportuario eficiente será un pilar para el desarrollo sostenible del Perú, contribuyendo al cumplimiento de los objetivos de desarrollo económico y social del país.

En ese sentido, el análisis costo-beneficio del Proyecto de Ley evidencia que los beneficios superan ampliamente los costos asociados. La privatización de CORPAC permitirá optimizar la gestión aeroportuaria, mejorar la experiencia de los usuarios y operadores, y posicionar al Perú como un referente en conectividad aérea en la región. Este cambio no solo es necesario, sino que resulta indispensable para enfrentar los retos y aprovechar las oportunidades del entorno global actual.

IV. VINCULACION CON EL ACUERDO NACIONAL

El presente Proyecto de Ley se encuentra dentro del Acuerdo Nacional referidas a las Políticas de Estado, que señala:

15

10. Reducción de la pobreza.

Nos comprometemos a 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. Asimismo, nos comprometemos a combatir la discriminación por razones de inequidad entre hombres y mujeres, origen étnico, raza, edad, credo o discapacidad. En tal sentido, privilegiaremos la asistencia a los grupos en extrema pobreza, excluidos y vulnerables.

Con este objetivo, partiendo de un enfoque de desarrollo humano sustentable, con equidad entre hombres y mujeres, sin discriminación, y en forma descentralizada, el Estado: (a) Promoverá la producción, el desarrollo empresarial local y el empleo; (b) fortalecerá las capacidades locales de gestión que promuevan el acceso a la información, la capacidad, la transferencia tecnológica y un mayor acceso al crédito.

17. Afirmación de la economía social de mercado.



Nos comprometemos a sostener la política económica del país sobre los principios de la economía social de mercado, que es de libre mercado, pero conlleva el papel insustituible de un Estado responsable, promotor, regulador, transparente y subsidiario, que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico sostenido con equidad social y empleo.

Con este objetivo, el Estado: (a) garantizará la estabilidad de las instituciones y las reglas de juego; (b) promoverá la competitividad del país, el planteamiento estratégico concertado y las políticas de desarrollo sectorial en los niveles nacional, regional y local; (c) estimulara la inversión privada; (d) fomentará el desarrollo de la infraestructura; (e) evitara el abuso de posiciones dominantes y prácticas restrictivas de la libre competencia y propiciara la participación de organizaciones de consumidores en todo el territorio; (f) fomentara la igualdad de oportunidades que tiendan a la adecuada distribución del ingreso; (g) propiciara el fortalecimiento del aparato productivo nacional a través de la inversión en las capacidades humanas y el capital fijo.¹¹

¹¹ <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/>