



CONGRESISTA HÉCTOR VALER PINTO

"AÑO DEL BICENTENARIO DE LA CONSOLIDACION DE
NUESTRA INDEPENDENCIA Y DE LA CONMEMORACION DE LAS
HEROICAS BATALLAS DE JUNIN Y AYACUCHO"



**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y
NECESIDAD PÚBLICA LA MODERNIZACIÓN Y
PROMOCIÓN DE SERVICIOS E
INFRAESTRUCTURA ÓPTIMA EN MATERIA
AEROPORTUARIA, A TRAVÉS DE LA
PRIVATIZACIÓN DE LA CORPORACIÓN
PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN
COMERCIAL S.A- CORPAC S.A**

Los Congresistas que suscriben, miembros del **Grupo Parlamentario SOMOS PERÚ**, a iniciativa del Congresista **HÉCTOR VALER PINTO**, en ejercicio de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme lo establecen los artículos 74, 75 y 76 del Reglamento del Congreso, proponen el siguiente proyecto de ley:

FÓRMULA LEGAL

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA
MODERNIZACIÓN Y PROMOCIÓN DE SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA ÓPTIMA
EN MATERIA AEROPORTUARIA, A TRAVÉS DE LA PRIVATIZACIÓN DE LA
CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A-
CORPAC S.A**

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar de interés nacional la modernización y promoción de servicios e infraestructura en materia aeroportuaria, en beneficio de los usuarios nacionales e internacionales, así como el desarrollo de la economía nacional.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente Ley tiene como finalidad garantizar el derecho de las personas a un servicio que cumpla con los estándares de seguridad, eficiencia y protección del usuario nacional e internacional. Manifestándose el rol del Estado como garante de sus derechos, en colaboración con operadores privados, para consolidar un sistema aeroportuario que guarde relación directa con el desarrollo de las economías y del desarrollo humano.

Artículo 3. Declaratoria

Se declara de interés nacional y necesidad pública la modernización de servicios e infraestructura en materia aeroportuaria, a través de la privatización de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A- CORPAC S.A.

Artículo 4. Regulación y supervisión

Se dispone que el poder ejecutivo proponga un marco regulatorio, a los privados que obtengan la prestación de servicios aeroportuarios, según recomendación técnica de la Dirección General de Aeronáutica Civil y el Organismo Supervisor en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán), asimismo establecer mecanismos de supervisión por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

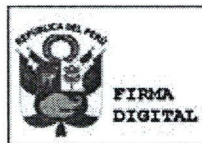
ÚNICA. Vigencia

La presente Ley entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

Lima, 26 de noviembre del 2024



Firmado digitalmente por:
JERI ORE Jose Enrique FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/12/2024 15:27:04-0500



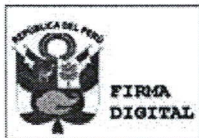
Firmado digitalmente por:
ZEGARRA SABOYA Ana Zarith
FAU 20181740126 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/12/2024 11:08:40-0500



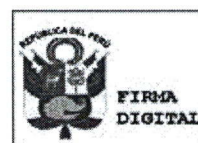
Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/12/2024 16:53:05-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/12/2024 16:53:34-0500



Firmado digitalmente por:
MORANTE FIGARI Jorge
Alberto FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/12/2024 18:23:01-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/12/2024 10:48:10-0500



Firmado digitalmente por:
AZURIN LOAYZA Alfredo FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 05/12/2024 10:53:50-0500



Firmado digitalmente por:
CORDERO JON TAY LUIS
GUSTAVO FIR 15300817 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/12/2024 18:53:24-0500



CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **10** de **diciembre** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 9705/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA, Y**
- 2. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**


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



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1. ASPECTOS GENERALES

El transporte aéreo peruano se encuentra en una encrucijada crítica, donde su relevancia estratégica para el desarrollo económico y la conectividad territorial contrasta con problemáticas estructurales y operativas que limitan su potencial. Un servicio óptimo y una infraestructura moderna no solo atraerán más turistas e inversiones, sino que también fomentarán la integración territorial y el comercio internacional. Sin embargo, para garantizar un impacto positivo, es imprescindible un enfoque equilibrado que combine la eficiencia del sector privado con una regulación estatal adecuada que priorice la accesibilidad, la descentralización y la sostenibilidad.

Al respecto, cabe mencionar que la competitividad aeroportuaria del Perú pasó de ocupar el primer lugar en el 2019¹, a posicionarse en el quinto lugar el presente año (2024)². Dicho descenso en el ranking se puede advertir por la proliferación de problemas en materia sindical, del servicio e infraestructura; y como hecho resaltante lo acontecido en junio pasado por una falla eléctrica en la pista de aterrizaje del aeropuerto Jorge Chávez, perjudicando a un total, 39 mil 421 pasajeros por la interrupción de vuelos y los retrasos asociados³.

Además, la administración de Corpac S.A carga con una responsabilidad fatídica, tras la muerte de tres personas pertenecientes al cuerpo de bomberos. Hecho acontecido el 18 de noviembre de 2022, el mismo que a la fecha se encuentra judicializado, y sin justicia para las familias perjudicadas. Que, según señala CORPAC S.A fue causa de la sobrecarga laboral de los trabajadores, situación que genera un cuestionamiento serio toda vez que, el sindicato maneja una planilla exclusiva de controladores aéreos y trabajadores, cuya remuneración base incrementa de manera exorbitante por el concepto de "horas extras", llegando hasta los 60 mil soles mensuales⁴. Por lo cual, podemos advertir que la falta de

¹<https://rpp.pe/economia/economia/aeropuerto-jorge-chavez-es-considerado-entre-los-mejores-del-mundo-noticia-1188900>

² <https://www.bloomberglinea.com/economia/top-10-de-los-aeropuertos-mas-conectados-de-latam-colombia-y-mexico-a-la-vanguardia/>

³ <https://www.infobae.com/peru/2024/06/13/falla-electrica-que-genero-caos-en-el-aeropuerto-jorge-chavez-afecto-a-39-mil-pasajeros/>

⁴ <https://www.infobae.com/peru/2024/02/07/controladores-aereos-cuanto-ganan-donde-estudiar-y-cuales-son-las-funciones-de-estos-profesionales/>



personal y negligencias en las labores se debe a un conflicto de intereses entre la administración y el sindicato.

La empresa estatal Corpac S.A demanda un presupuesto considerable al Estado peruano, el cual podría ser direccionado a otros sectores si la administración se transfiere al sector privado, reduciendo la carga fiscal, liberando recursos para sectores prioritarios como la seguridad ciudadana, salud y educación. En ese sentido, la propuesta legislativa sostiene que la privatización del sector aeronáutico podría representar una solución viable si se establece un marco regulatorio robusto que priorice la calidad del servicio, la descentralización y la sostenibilidad. La clave radica en un balance adecuado entre inversión privada y supervisión estatal, asegurando que los beneficios económicos y sociales del transporte aéreo se distribuyan equitativamente en todo el país.

2. Marco normativo

- **Constitución Política del Perú⁵**

Artículo 58. La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

Artículo 60. El Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa. Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional. La actividad empresarial, pública o no pública, recibe el mismo tratamiento legal.

- **Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos⁶**

Establece los lineamientos para atraer y facilitar la participación del sector privado en sectores estratégicos, incluyendo servicios públicos como transporte, telecomunicaciones, energía, agua y saneamiento, asimismo regula los contratos de

⁵ <https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/constitucion/Constitucion-abril-2024.pdf>

⁶ Sistema Peruano de Información Jurídica: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#!/detallenorma/H793421>



concesión y asociaciones público-privadas (APP) para garantizar eficiencia y beneficio social.

- **Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos⁷**

Regula la participación del sector privado en proyectos de infraestructura y servicios públicos mediante contratos de APP, establece criterios para la estructuración, evaluación, adjudicación y ejecución de proyectos de inversión privada en servicios públicos y crea un marco para garantizar la sostenibilidad financiera y operativa de los proyectos, así como la generación de valor público.

- **Decreto Legislativo N° 1693, Decreto Legislativo que ordena, sistematiza y optimiza la eficiencia de la actividad empresarial del Estado y fortalece la estructura y gestión del FONAFE⁸**

Ordena, sistematiza y promueve la eficiencia de la actividad empresarial de las Empresas del Estado.

El Perú cuenta con una base legal sólida que incentiva y regula la inversión privada en servicios públicos, priorizando la eficiencia, el beneficio social y la sostenibilidad. Esta normativa permite a las empresas participar en proyectos clave, bajo modalidades como concesiones, APP y obras por impuestos, asegurando tanto el interés público como el cumplimiento de estándares de calidad sugeridos por la comunidad internacional.

Según refiere el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público- OSITRAN⁹, los esfuerzos por optimizar los servicios e infraestructura de los aeropuertos datan desde enero de 2004, a través del acuerdo del Comité de Proyectos en Infraestructura y Servicios Públicos de PROINVERSIÓN, el cual aprobó el plan de Promoción de la Inversión Privada en los aeropuertos. Con ello, se dio inicio al proceso de promoción de la inversión privada en el sector, a fin de mejorar la calidad de los servicios y la infraestructura de transporte aeroportuaria. Lo cual supone que, a la fecha el rol de la inversión privada tendría mayor impacto positivo en torno a infraestructura, modernización,

⁷ Sistema Peruano de Información Jurídica: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1212236>

⁸ Sistema Peruano de Información Jurídica: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1386215>

⁹ Informe Ositran: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/InfEE-GRE-2005-CORPAC1.pdf>



tecnología en navegación aérea y construcción de nuevas instalaciones, políticas de descentralización, lo que mejoraría la capacidad y competitividad del Perú, no solo como indicador de un aeropuerto sino como parte de un proyecto nacional.

En relación al tiempo de la administración de CORPAC S.A, como empresa estatal, es necesario profundizar en el análisis de su gestión para retomar los aspectos positivos, y sobreponerse a los que no pudieron concluirse en el tiempo, a razón de plantear nuevas estrategias que contemplen un mayor desempeño de la gestión privada a en aras de la modernización, integración territorial, desarrollo económico, competitividad internacional en el marco de los estándares establecidos e infraestructura óptima, entre otros aspectos sujetos a evaluación de los organismos reguladores.

Centralización

El Perú, un país caracterizado por su diversidad geográfica y cultural, el cual depende sustancialmente del transporte aéreo para conectar a las regiones aisladas y promover el desarrollo económico. Sin embargo, el servicio aeronáutico presenta un alto grado de centralización en Lima, con una evidente brecha en la infraestructura y operatividad en comparación con los aeropuertos de las provincias del territorio nacional. Un enfoque descentralizado, basado en inversión estratégica y políticas de integración regional, permitirá reducir la desigualdad regional, brindando una conectividad aérea óptima para integrar a las regiones remotas al mercado nacional e internacional, reduciendo brechas de desarrollo y fomentando la descentralización económica.

Falta de infraestructura en las provincias

Los terminales aéreos del Cusco, Jaén, Jauja y Yurimaguas, operados por la empresa estatal Corpac S.A, tienen pistas de aterrizaje en mal estado, instalaciones antiguas, fallas de seguridad y malos cercos perimétricos, entre otros problemas. Cabe mencionar que, por el aeropuerto Alejandro Velasco Astete del Cusco, el segundo más importante del país, cada año transitan más de 3 millones de pasajeros¹⁰. Si bien el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es el terminal aéreo más importante de Perú, ha demostrado la fragilidad de su operatividad ante eventos como el accidente de los bomberos del 2022 o el fallo del sistema de luces de la pista de aterrizaje de 2024. Ante esto, los aeropuertos en regiones del país presentan una oportunidad de terminales alternos al de Lima. Sin embargo, el panorama no es favorable.

¹⁰ <https://elcomercio.pe/el-comercio-tv/reportajes/la-situacion-critica-de-cuatro-aeropuertos-de-las-regiones-operados-por-corpac-peru-cusco-jaen-jauja-yurimaguas-jorge-chavez-noticia/>



Aeropuerto de Atalaya- Ucayali

En el distrito de Yurua, provincia de Atalaya, región Ucayali, se encuentra el único aeródromo que conecta a este lugar no solo con el resto de la región, sino con todo el país. Este terminal aéreo, muy cerca de la frontera con Brasil, carece de una pista de aterrizaje adecuada ya que esta es de tierra firme¹¹; muchas veces el aeródromo tiene que parar sus operaciones, dejando a la población incomunicada y perjudicando a su paso a la economía local, al traslado de alimentos, de personal de salud y a la ciudadanía.¹²

Aeropuerto de Jaén- Huancayo

En la provincia de Jaén, en la región Cajamarca, cuyo aeropuerto fue cerrado hace más de un año, algo que perjudica no solo a la economía de la zona, sino también al sector turismo. El alcalde provincial de Jaén, José Tápia Díaz, indicó en enero de 2024 que según un informe de la Cámara de Comercio de Jaén se perdió alrededor de 60 millones de soles durante el año de suspensión de operaciones del terminal, además los informes de Contraloría advirtieron irregularidades en los contratos llevados a cabo por CORPAC S.A¹³

Aeropuerto de Jauja – Junín

Finalmente tenemos el caso de Jauja, en la región Junín. El aeropuerto Francisco Carlé, el cual se ve afectado por el cierre constantemente de sus vuelos debido al mal clima y al estado de su pista, generando un perjuicio de manera económica y social a la población.

Otro aeropuerto que presenta dificultades son el Carlos Martínez de Pinillos de Trujillo en donde el sistema de radares presenta deficiencias, lo cual genera que las aeronaves no puedan aterrizar cuando se registran malas condiciones climáticas. Además, está el caso del aeropuerto de Chinchero en Cusco, el cual ya tiene más de 20 años a la espera de que culminen sus obras, las cuales se espera que terminen en 2026. Y así como estos, hay casos en todo el país¹⁴.

¹¹ <https://rpp.pe/peru/actualidad/aeropuertos-de-peru-en-emergencia-cuales-son-las-consecuencias-del-mal-estado-de-los-terminales-aereos-noticia-1560157>

¹² *Idem*

¹³ <https://www.infobae.com/peru/2024/07/20/cajamarca-reabren-aeropuerto-de-jaen-y-reinician-vuelos-comerciales-tras-mas-de-un-ano-de-controversias-en-la-ejecucion-de-obras/>

¹⁴ <https://rpp.pe/peru/actualidad/aeropuertos-de-peru-en-emergencia-cuales-son-las-consecuencias-del-mal-estado-de-los-terminales-aereos-noticia-1560157?ref=rpp>



Falta de Infraestructura en las Provincias

Muchos aeropuertos regionales carecen de instalaciones adecuadas para operar vuelos de gran envergadura o recibir tráfico internacional. Problemas principales:

Capacidad limitada: Aeropuertos en ciudades como Tumbes, Tarapoto o Juliaca carecen de infraestructura para manejar aeronaves de gran tamaño o volúmenes significativos de pasajeros.

Equipamiento obsoleto: Falta de radares modernos, sistemas de iluminación y pistas que cumplan con estándares internacionales¹⁵.

Operaciones restringidas: Horarios limitados por falta de iluminación o condiciones meteorológicas no monitoreadas adecuadamente.

Impacto regional:

- Retrasos en la integración económica y social de las provincias.
- Dificultad para el desarrollo de rutas comerciales directas.
- Limitaciones para el turismo, una industria clave para regiones como Cusco, Madre de Dios o Arequipa.

Ante dicha problemática, la iniciativa legislativa propone la privatización de Corpac S.A, como una alternativa para debatir y consensuar mejoras como:

Inversión en la infraestructura regional

- Modernizar aeropuertos secundarios, incluyendo la ampliación de pistas y mejora de equipamientos.
- Implementar sistemas de navegación aérea modernos en zonas remotas.

Fomento de vuelos directos interregionales:

- Incentivar a aerolíneas para operar rutas entre provincias sin pasar por Lima.
- Reducción de impuestos aeroportuarios en regiones.

Política nacional de descentralización aeronáutica:

- Desarrollo de un plan integral que priorice el crecimiento de aeropuertos en regiones estratégicas.

¹⁵ <https://www.gob.pe/institucion/contraloria/noticias/675846-contraloria-alerta-deterioro-de-equipos-y-falta-de-mantenimiento-en-pista-del-aeropuerto-de-ilo>



- Establecimiento de alianzas público-privadas para financiar proyectos aeroportuarios.

Promoción del turismo regional:

- Facilitar la conectividad directa a destinos turísticos clave como Iquitos, Puno y Arequipa.
- Campañas de promoción turística en mercados internacionales con rutas directas desde provincias.

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa guarda relación y concordancia por lo dispuesto en los siguientes artículos de la Constitución Política de Perú:

Artículo 58: Economía Social de Mercado

*"La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción del empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura."*¹⁶

La privatización de Corpac se alinea con el principio de la economía social de mercado, permitiendo que el sector privado asuma un rol protagónico en la administración y modernización de los servicios aeronáuticos. Asimismo, promueve la eficiencia y competitividad, dado que las empresas privadas suelen contar con mejores recursos y capacidad para invertir en tecnología e infraestructura; liberando al Estado de tareas operativas, permitiéndole enfocar sus recursos en áreas prioritarias como salud, educación y seguridad.

Artículo 59: Promoción de la Inversión Privada

*"El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad"*¹⁷.

¹⁶ <https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/constitucion/Constitucion-abril-2024.pdf>

¹⁷ <https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/constitucion/Constitucion-abril-2024.pdf>



La privatización de Corpac fomenta la creación de riqueza nacional al atraer inversiones privadas, tanto nacionales como extranjeras, destinadas a mejorar la infraestructura y los servicios aeroportuarios. Asimismo, incrementa la competencia en el sector, promoviendo mejores tarifas, calidad de servicio y mayor conectividad regional.

Artículo 60: Libre Iniciativa y Rol del Estado

*"El Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa. Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional."*¹⁸

Se refuerza el principio de que la actividad empresarial estatal debe ser excepcional y limitada a casos donde exista interés público o conveniencia nacional. En este sentido, la privatización de Corpac demuestra que los servicios aeroportuarios pueden ser gestionados eficientemente por empresas privadas, sin comprometer el interés público. Fomenta el pluralismo económico, permitiendo la coexistencia de operadores públicos y privados en el sector aeronáutico.

Artículo 61: Libre Competencia y Prohibición de Monopolios

*"El Estado facilita y vigila la libre competencia. Combate toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas. Ninguna ley ni concertación puede autorizar ni establecer monopolios."*¹⁹

A través del mandato constitucional, se asegura que el proceso de privatización promueva la libre competencia, evitando la concentración monopólica en la administración de aeropuertos y servicios de navegación aérea.

Finalmente, cabe mencionar que la privatización de Corpac encuentra sustento constitucional en principios fundamentales como la libre iniciativa privada, el pluralismo económico y la promoción de la competencia. Estos artículos respaldan la medida al evidenciar sus beneficios para la modernización del sector aeronáutico, la generación de empleo, la mejora en la calidad de servicios y la integración efectiva de las regiones del Perú.

¹⁸ <https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/constitucion/Constitucion-abril-2024.pdf>

¹⁹ <https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/constitucion/Constitucion-abril-2024.pdf>



III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no demanda gasto, toda vez que su propositivo es de carácter declarativo, en virtud de la privatización de CORPAC S.A.

En tal sentido, la propuesta legislativa desarrollo aspectos positivos para el erario nacional, en relación a puntos como:

Beneficios fiscales y presupuestarios

- Reducción de carga fiscal: La transferencia de CORPAC al sector privado aliviará las obligaciones financieras del Estado, liberando recursos para sectores prioritarios como salud, educación y seguridad.
- Aportes al Tesoro Público: La privatización generará ingresos por concepto de venta de activos y el cobro de regalías por parte del Estado, los cuales podrán ser destinados a proyectos de desarrollo sostenible.

Mejora del servicio al ciudadano

- Calidad y accesibilidad: Un operador privado está incentivado a ofrecer servicios más competitivos, lo que beneficiará al usuario mediante menores tiempos de espera, mejores instalaciones y tarifas razonables.
- Seguridad aeroportuaria: La incorporación de tecnología avanzada y el cumplimiento de estándares internacionales serán prioritarios en la gestión privada, a través del control y supervisión de los organismos competentes.

Descentralización y conectividad

- Con incentivos adecuados, un operador privado podría desarrollar aeropuertos regionales, fomentando rutas interregionales sin pasar por Lima, lo que reduciría tiempos y costos para usuarios y empresas.
- La privatización incentivará el desarrollo de aeropuertos en regiones menos atendidas, promoviendo la integración territorial y el desarrollo económico descentralizado.

Condiciones laborales

- En el marco del proceso de privatización, se deben garantizar los derechos laborales de los trabajadores actuales, fomentando la reubicación, capacitación y adecuación a los nuevos esquemas de gestión.



Rol del Estado como supervisor

- Fortalece la función reguladora del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) para evitar abusos de posición dominante o monopolios.

El costo de la propuesta legislativa aborda principalmente las barreras burocráticas de la transferencia de gestión, así como los intereses colectivos del Sindicato, en virtud a ello, el proceso de privatización debe cautelar los derechos de las personas que desempeñan sus labores, así como la de los usuarios ni de la economía nacional.

Por lo expuesto, la propuesta brinda un escenario de mejoría en diversos aspectos, y la posibilidad de competir a nivel internacional, garantizando un servicio de transporte aéreo público óptimo, que promueva el desarrollo integral del país.

IV. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL²⁰

- La presente iniciativa legislativa se encuentra dentro de lo establecido en el III objetivo del Acuerdo Nacional "**COMPETITIVIDAD DEL PAÍS**", específicamente en las Políticas de Estado 17 "afirmación de la economía social de mercado", y 18 "Búsqueda de la competitividad, productividad"
- La presente iniciativa legislativa se encuentra dentro de lo establecido en el IV objetivo **ESTADO EFICIENTE, TRANSPARENTE Y DESCENTRALIZADO**, específicamente en la Política de Estado 24 "Afirmación de un Estado eficiente, transparente y descentralizado".

²⁰ <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/>