



WALDEMAR JOSÉ CERRÓN ROJAS

Congresista de la República

"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



PROYECTO DE LEY N° 10353/2024-CR

**LEY QUE INCORPORA EL CANON DEL ESPACIO
AEREO DEL TERRITORIO NACIONAL**

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

FÓRMULA LEGAL

**LEY QUE INCORPORA EL CANON DEL ESPACIO AÉREO DEL
TERRITORIO NACIONAL**

Artículo 1. Objeto y finalidad de la Ley

La presente ley tiene por objeto incorporar el canon del espacio aéreo del territorio nacional a la Ley N° 27506, Ley de Canon mediante una tasa de sobrevuelo a las empresas privadas de aviación de transporte de pasajeros y carga cuya finalidad es que el 50% (cincuenta por ciento) del total de los ingresos y rentas obtenidas por el Estado de las grandes y medianas empresas del ámbito privado, público y público-privado que exploten el espacio se distribuya en los tres niveles de gobierno.

Artículo 2. Incorporación del Título XI del Canon Aéreo en la Ley N° 27506, Ley de Canon

Se incorpora el Título XI del Canon Aéreo en la Ley N° 27506, Ley de Canon, en los términos siguiente:

(...)

TITULO XI DEL CANON AÉREO

Artículo 17°. Canon Aéreo

Se crea el canon aéreo por la explotación y el uso del espacio aéreo constituido por el 50% (cincuenta por ciento) del total de los ingresos y rentas obtenidas por el Estado de las grandes y medianas empresas del ámbito privado, público y público-privado que exploten el espacio aéreo.

Precisar que lo dispuesto en el numeral precedente no incluye a los montos recaudados por concepto de la retribución única a cargo de dichas empresas, por las Concesiones otorgadas.

Artículo 18. Distribución del Canon Aéreo

El recurso del canon aéreo se distribuye entre los gobiernos central regionales y locales en cuya jurisdicción se use el espacio aéreo dentro del territorio nacional de la siguiente manera:

- a) 25% para el gobierno central donde se encuentre la jurisdicción del espacio aéreo.**
- b) 25% para los gobiernos regionales donde se encuentre la jurisdicción del espacio aéreo.**
- c) 25% para las municipalidades provinciales donde se encuentre la jurisdicción del espacio aéreo.**
- d) 25% para las municipalidades distritales donde se encuentre la jurisdicción del espacio aéreo.**

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Primera. Adecuación de la reglamentación

Se encarga al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se dictan las normas reglamentarias y complementarias para la aplicación de la presente ley, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente ley.

Segunda. Implementación de la ley.

Las disposiciones contenidas en la presente ley se implementan a partir del

presupuesto público del año 2026, en adelante.

Tercera. Derogatoria.

Derogase las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Lima, febrero de 2025.



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/02/2025 15:27:41-0500



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/02/2025 12:22:28-0500



Firmado digitalmente por:
GONZA CASTILLO América
FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/02/2025 11:14:28-0500



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 25/02/2025 15:27:58-0500



Firmado digitalmente por:
MITA ALANOCA Isaac FAU
20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/02/2025 15:48:24-0500



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/02/2025 12:41:29-0500



Firmado digitalmente por:
TAIPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 26/02/2025 13:41:51-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA.

1.1 ANTECEDENTES

En el Perú, las empresas aéreas deben pagar impuestos y tasas aéreas al Estado peruano por realizar el uso de este recurso natural, conocer y poder entender como se utilizan es un derecho que todos los pobladores. Deben conocer y cuál es el destino de los recursos. La aeronáutica civil, es una actividad cuya regulación se encuentra en permanente estandarización, de acuerdo con las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, con la finalidad es de mantener actualizado como de facilitar las operaciones Internacionales y garantizar la seguridad de los tripulantes como de los pasajeros.

EL CANON EN EL PERÚ.

Es la participación de la gozan los gobiernos locales (provinciales y distritales) así como los gobiernos regionales del total de ingresos y rentas obtenidos por el Estado, por la explotación de los recursos naturales¹. El mismo que se encuentra previsto en la Constitución Política del Perú. En el artículo 77°. Presupuesto Público.

En la actualidad en el Perú, existen siete tipos de canon que se aplican como canon minero, canon hidrocarburos, canon gasífero, canon hidroenergético, canon pesquero, canon forestal, y canon hídrico, como se puede ver en el cuadro siguiente².

Canon	Constitución de los Canon	Ejemplo de Empresas
Petrolero	12.5% del Valor de la Producción. Proviene de las Regalías que pagan las empresas que explotan Petróleo, Gas y Condensados.	Pluspetrol, Petrotech, Pérez Companc, Aguaytia, Sapet, GMP, Maple, etc.
Minero	50% del Impuesto a la Renta que pagan las empresas mineras por el aprovechamiento de los recursos minerales (metálicos y no metálicos).	Metálicos: Minsur, Yanacocha, Bannick, Southern, etc. No Metálicos: Cementos Lima, Pacasmayo, Yura, etc.
Hidroenerg.	50% del Impuesto a la Renta pagado por las concesionarias que utilizan recursos hídricos para generación de energía.	Electroperú, Egenor, Electroandes, Egasa, Eléctrica Cahua, Energía Pacasmayo, Egasur, etc.
Pesquero	50% del Impuesto a la Renta y Derechos de Pesca pagados por las empresas dedicadas a la extracción comercial y por aquellas que además de extraer procesan recursos hidrobiológicos.	Sipasa, Austral Group, Hayduk, Alexandra, Pesquera Inca, Pesquera Diamante, San Fermín, etc.
Forestal	50% del pago por Derechos de Aprovechamiento de productos forestales y fauna silvestre que recaude el INRENA.	Explotadora de Negocios, Forestal BTA, Cocoma, Forestal Otorongo, Sepahua Tropical Forest, etc.
Gasífero	50% del Impuesto a la Renta y las Regalías, y un Porcentaje de los Contratos de Servicios prohibidos por la explotación del gas.	Camisea a partir del 2004.

FUENTE: https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100959&lang=es-ES&view=article&id=454

¹https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100694&view=article&catid=750&id=4661&lang=es-ES

²https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100959&lang=es-ES&view=article&id=454

La distribución de la recaudación del canon.

El en cuadro podemos ver cómo se realiza la distribución recaudada por concepto de Canon, teniendo en cuenta que todos los cánones excepto el petrolero (tienen sus propias normas por departamento

	%	Beneficiarios	Criterios
Canon minero (50% Impuesto a la Renta)	10%	Municipios distritales donde se exploten los Recursos.	Si existe más de una municipalidad en partes iguales
	25%	Municipios de la provincia donde se exploten los recursos Naturales.	Según población y necesidades básicas insatisfechas (pobreza).
	40%	Municipios del Dpto. donde se exploten los recursos naturales.	Según población y necesidades básicas insatisfechas (pobreza).
	25%	Gobierno regional	80% Gobierno regional 20% Universidad

Fuente: https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100959&lang=es-ES&view=article&id=454

Cuántos pasajeros se movilizan vía aérea en el Perú.

Según el Ministerio de Transportes y comunicaciones, solo de enero a noviembre del año 2024, se transportaron unos 23'669,100 millones de pasajeros en vía aérea desde y hacia lima, según la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el servicio regular, en los viajes nacionales como internacionales, superando a los periodos de años anteriores debido a la pandemia.

En el transporte de vuelos nacionales se transportaron 13'583,793 millones de pasajeros desde y hacia Lima, lo que hace un 57.4% del total de pasajeros que se movilizaron en viajes aéreos, el incremento respecto a los años anteriores significando mayor transporte a las ciudades de Cusco con 25.1% del total de

pasajeros, consolidándose como el destino mas popular, seguido de los personas que realizaron vuelos con 14.1%, en tercer lugar se tiene a la ciudad de Tarapoto con 7.4%, la ciudad de Piura con 7.3%, y Trujillo con 6.3%.

En el transporte aéreo internacional de pasajeros, se movilizaron 10'085,307 desde y hacia Lima, en una cifra de 42.6% de los pasajeros en transporte de aéreo, siendo los lugares que fueron Santiago de Chile con 15.1%, La ciudad de Madrid con un porcentaje de 8.9%, y la ciudad de Estados Unidos con 8.3%, la ciudad de Bogotá 7.7% y Buenos Aires con 6.25%³.

Numero de Aeropuerto en el Perú.

N°	Región	Nombre del aeropuerto
1	Lima	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
2	Cusco	Aeropuerto Internacional Alejandro Velasco Astete
3	Arequipa	Aeropuerto Internacional Rodríguez Ballón
4	Juliaca	Aeropuerto Inca Manco Cápac
5	Iquitos	Aeropuerto Internacional Crnl FAP Francisco Secada Vignetta
6	Tacna	Aeropuerto Crnl Carlos Ciriani Santa Rosa
7	Madre de Dios	Aeropuerto Puerto Maldonado
8	Tarapoto	Aeropuerto Cad. FAP Guillermo del Castillo Paredes
9	Pucallpa	Aeropuerto Internacional capitán FAP David Abenzur Rengifo
10	Tumbes	Aeropuerto Cap. Fap Pedro Canga Rodriguez
11	Ayacucho	Aeropuerto Crnl FAP Alfredo Mendivil Duarte
12	Chiclayo	Aeropuerto Internacional Cap. FAP José A. Quiñones Gonzales
13	Trujillo	Aeropuerto Internacional cap. FAP Carlos Martínez de Pinillos
14	Anta	Aeropuerto comandante FAP German Arias Graziani
15	Huánuco	Aeropuerto Alferez FAP David Figueroa Fernandini
16	Piura	Aeropuerto Cap. FAP Guillermo Concha Iberico
17	Talara	Aeropuerto Cap. FAP Víctor Montes Arias
18	Cajamarca	Aeropuerto Mayor General FAP Armando Revoredo Iglesias

³<https://andina.pe/ingles/noticia-traffic-aereo-peru-logro-recuperacion-102-frente-a-nivel-prepandemia-1012560.aspx#:~:text=En%20vuelos%20nacionales%20se%20movilizaron,en%20comparaci%C3%B3n%20con%20el%202019.>

19 Jauja Aeropuerto Francisco Carle.

Cuadro⁴.

Fuente: <https://www.caminosalkantay.com/blog/aeropuertos-en-peru/>

Aerolíneas que funcionan actualmente en el Perú.

Las aerolíneas que actualmente operan en Perú son:

Aerolínea	Imagen	IATA	ICAO	Indicativo	Hub Aeropuerto(s)	Notas
Atsa Airlines		4A	AMP	ATSA	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	
JetSMART Perú		JZ	JAP	RED SMART	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	
LATAM Perú		LP	LPE	LAN PERÚ	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Antes Lan Perú y Tam Perú
Sky Airline Perú		H8	SKX	SKY PERU	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	
Star Perú		2I	SRU	STAR-UP	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Antes Star Up
Unistar				UNISTAR	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	
Wayraperú		7W	WAY	WAYRAPERÚ	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	

Cuadro⁵.

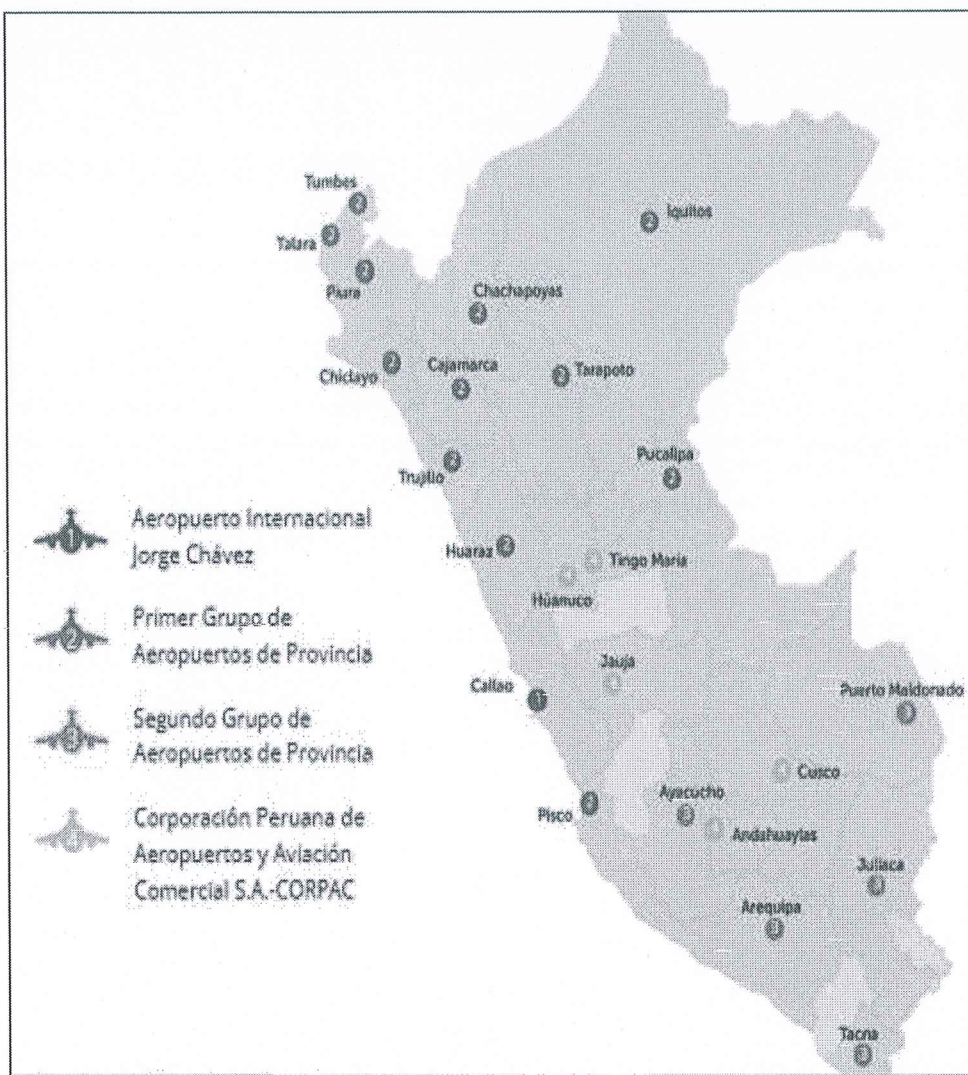
Fuente:

https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Aerol%C3%ADneas_de_Per%C3%BA

⁴<https://www.caminosalkantay.com/blog/aeropuertos-en-peru/>

⁵https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Aerol%C3%ADneas_de_Per%C3%BA

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



Fuente: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2023/02/recuperacion-perspectivas-sector-aeronautico-feb-2023.pdf>

Comportamiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, en los principales aeropuertos del Perú – miles de pasajeros, durante el periodo de los últimos cinco años. En el año 2023 el transporte aéreo de pasajeros nacionales, recupero su nivel de manera acelerada con respecto al año 2019, sin embargo, eso no ocurrió en el transporte aéreo internacional, debido a que su recuperación es lenta; El año 2023, los aeropuertos que superaron los niveles del año 2019 fueron: Ayacucho, Jauja, Huánuco, Tumbes, Trujillo. Los aeropuertos de Lima, Cusco, Arequipa, Piura, Tarapoto, Iquitos, el año 2023 fueron los que han tenido mayores transportes aéreos de pasajeros.

Aeropuerto	2019	2020	2021	2022	2023	Var. prom. anual 2019/2023	Recuperación % 2023/2019
Lima	13,222	4,620	7,680	11,733	13,111	-0.2%	99%
Cusco	3,089	974	1,490	2,843	2,983	-0.9%	97%
Arequipa	1,985	626	946	1,742	1,998	-0.2%	101%
Piura	1,149	417	652	1,005	1,091	-1.3%	95%
Tarapoto	924	359	658	915	1,075	-3.9%	116%
Iquitos	1,196	539	795	975	1,005	-4.2%	84%
Trujillo	654	218	403	722	923	-9.0%	141%
Pucallpa	735	319	511	634	682	-1.9%	93%
Chiclayo	676	275	404	591	870	-6.5%	129%
Juliaca	467	189	241	490	354	-6.7%	76%
Cajamarca	472	170	301	478	655	-8.5%	139%
Tumbes	261	158	307	409	420	-12.6%	161%
Tacna	485	162	210	392	557	-3.5%	115%
Ayacucho	287	101	335	317	357	-5.6%	124%
Pto. Maldonado	337	107	252	314	328	-0.6%	97%
Talara	319	160	231	298	338	-1.5%	106%
Jaén	284	92	166	137	10	-6.2%	4%
Jauja	228	77	136	197	270	-4.3%	118%
Nazca	195	31	44	116	97	-6.1%	50%
Huánuco	48	23	99	174	173	-37.6%	359%
Resto**	186	73	146	128	135	-7.0%	16%
Total	27,871	9,692	16,006	24,611	27,433	-0.4%	98%

Fuente: Ositrán⁶.

La evolución de los ingresos

Los ingresos de las empresas concesionarias aeronáuticas y Corporación Peruana de Aeronáutica y Aviación Comercial (CORPAC), se fueron recuperando durante el periodo de enero a diciembre 2023, los ingresos mensuales pasaron de 88,6% al 100,6% respecto a los ingresos del año 2019. superando en 0,6% en termino nominales.

Formas de Cobro del Canon Aéreo por Uso del Espacio Aéreo en el territorio nacional

1. Tarifas de Sobrevuelo

- Se cobra a las aerolíneas por utilizar el espacio aéreo de un país, incluso si no aterrizan en él.
- La tarifa puede calcularse en base a:
 - Distancia recorrida dentro del espacio aéreo.
 - Peso de la aeronave.
 - Tipo de vuelo (comercial, carga, militar, etc.).

2. Canon por Uso del Espacio Aéreo Nacional

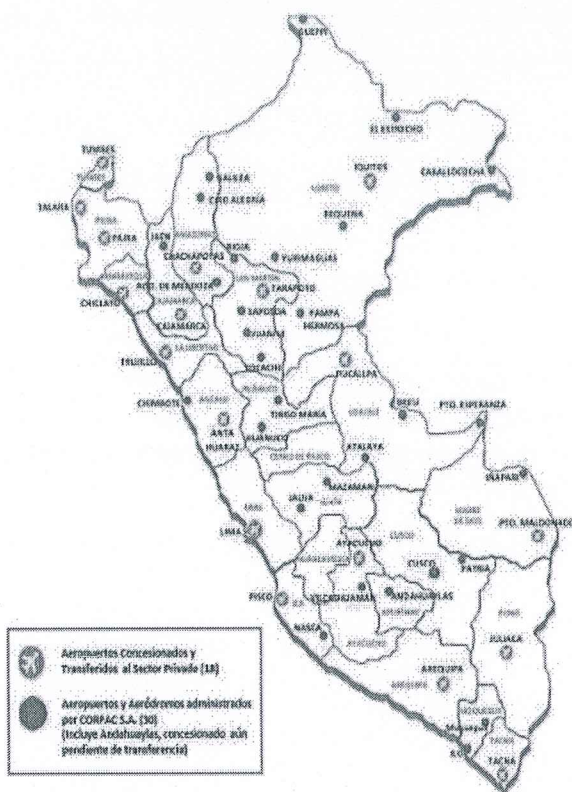
⁶chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/05/recuperacion-perspectivas-sector-aeronautico-2023.pdf

- Aplicado a vuelos que operan dentro del territorio de un país.
 - Se podría destinar a inversiones en infraestructura aeroportuaria, navegación aérea o incluso compensación ambiental.
- 3. Tasa por Aproximación y Aterrizaje**
- Cobro a las aerolíneas por ingresar al espacio aéreo controlado de un aeropuerto.
 - Se paga además de las tasas de aterrizaje y despegue.
- 4. Tasa Ecológica o de Emisiones**
- Se cobraría el canon aéreo basado en la contaminación generada por los aviones al sobrevolar el territorio nacional
- 5. Derechos de Navegación Aérea**
- Se cobra por el uso de servicios de control de tráfico aéreo, radares y otras infraestructuras de navegación.
 - La entidad encargada es la autoridad de aviación civil.

II. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

- Siendo el Espacio aéreo un recurso natural, soberanía completa y exclusiva que cada país administra dentro de su territorio, la propuesta legislativa tiene por finalidad, incorporar el canon por el uso del espacio aéreo, y los recursos obtenidos, debe ser distribuido de acuerdo a la ley, y a las directivas que implementara el Ministerio de Transportes y comunicaciones.
- El Estado peruano en el marco de sus responsabilidades a través de la Dirección General de Aviación Civil, implementara el impuesto de canon.
- En el Perú todos los aeropuertos son del estado peruano, sin embargo, muchos de ellos se encuentran concesionados a empresas, como a la corporación peruana de aeropuertos y aviación comercial -CORPAC S.A., actualmente opera una red de 15 terminales aeroportuarias en el Perú, es decir lo maneja una empresa privada.

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



FUENTE: Aeropuertos y Aeródromos administrados por CORPAC – S.A.⁷

III. ANÁLISIS DE LA NECESIDAD Y VIABILIDAD

La justificación del Canon de Aéreo, será por el uso utilizado del espacio aéreo, en el territorio nacional se basa en varios argumentos que buscan demostrar la necesidad y la legitimidad

Justificaciones económicas

- Generación de ingresos: El Canon Aéreo es por el uso del espacio aéreo, puede generar ingresos significativos para el Estado, el mismo que luego será transferido a los gobiernos locales a través del Ministerio de Economía y Finanzas.
- El canon aéreo estará constituido por el 50% del total de los ingresos y rentas que percibe el Estado de las empresas aéreas por el uso del espacio aéreo.
- La generación de este canon será utilizada exclusivamente en el mantenimiento de infraestructuras públicas de Educación de ser necesario su construcción será para el cofinanciamiento, no se consideran estudios o proyectos.

⁷<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7462262/6353584-plan-estrategico-de-la-empresa.pdf>

- **Justificación social**

El beneficio será para aquellos estudiantes de los distritos que son beneficiarios del canon en sus tres niveles de educación, que en la actualidad cuentan con una infraestructura deficiente.

- **Justificaciones políticas**

Permitirá tener un ingreso, a las municipalidades por concepto de canon aéreo, lo que permitirá un ingreso en su presupuesto a los gobiernos locales que se encuentran enmarcados dentro de los límites de la norma de la ley, aquellas municipalidades comprendidas para recibir el canon.

- La presente iniciativa no tendrá impacto negativo

LA IMPLEMENTACIÓN EN EL PERÚ SERÍA DE LA SIGUIENTE MANERA.

- La administración podría estar a cargo de **CORPAC** (Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial) o una nueva entidad reguladora.
- Se establecerían acuerdos con la **OACI (Organización de Aviación Civil Internacional)** para determinar tarifas justas y evitar conflictos con aerolíneas.
- Los fondos recaudados podrían usarse para **infraestructura aérea, modernización de radares, seguridad operacional y proyectos de recuperación ambientales.**

IV. FUNDAMENTO JURÍDICO

Base Legal

- La Constitución Política es la norma máxima en nuestra legislación, toda ley para que sea válida no puede contradecirla.

Capítulo I

Del Estado, La Nación y el Territorio.

Artículo 54.- territorio, Soberanía y Jurisdicción

El territorio del estado es Inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el Domicio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre. (...).

El estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las 200 millas, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con

los tratados ratificados por el Estado⁸.

Artículo 77.- Presupuesto del Sector Público.

(...) El presupuesto que asigna el Estado es equitativa los recursos públicos, su programación y ejecución responden a los criterios de eficiencia de necesidades sociales básicas y de descentralización. Corresponde a las respectivas circunscripciones, conforme a la ley.

- Ley N° 27506 (publicada el 10 de julio de 2001).
- Ley N° 27261 Ley de Aeronáutica Civil del Perú, (publicada el 09 de mayo del 2000)
- Reglamentado por D.S. N° 005-2002-EF (publicado el 09 de enero de 2002).
- D.S. N° 003 -2003 - EF que modifica el D.S. N° 005-2002-EF-Reglamento de la Ley de Canon (publicado el 09 de enero de 2003).
- D.S., N° 115 -2003-EF que modifica el D.S. N° 005-2002-EF, que aprobó el Reglamento de la Ley de Canon (publicado el 14 de agosto de 2003).
- Ley N° 28077 - Modificación de la Ley N° 27506 -Ley de Canon (publicada el 26 de setiembre de 2003)
- D.S. N° 029 -2004-EF que modifica el D.S. N° 005-2002-EF, mediante el cual se aprobó el Reglamento de la Ley N° 27506, Ley del Canon (publicado el 17 de febrero de 2004).
- Ley N° 28322 - Modificación artículos de la Ley N° 27506, Ley de Canon, modificados por la Ley N° 28077 (publicada el 10 de agosto de 2004).
- D.S. N° 187 -2004-EF que modifica el D.S. N° 005-2002-EF, mediante el cual se aprobó el Reglamento de la Ley N° 27506, Ley del Canon (publicado el 22 de diciembre de 2004).

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

La propuesta legislativa no colisiona con la Constitución Política del Perú; por el contrario, refuerza que el espacio aéreo es inalienable e inviolable en el artículo 54°. Del Estado, La Nación y el Territorio; el Estado ejerce la soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y el mar adyacentes hasta el límite de las doscientas millas, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el estado.

También en su artículo 77.- la administración económica y financiera del estado peruano se rige por el presupuesto que

⁸chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.oas.org/juridico/spanish/per_resl7.pdf

anualmente aprueba el Congreso, descentralización, equidad en la distribución de acuerdo a los criterios técnicos. corresponde a las respectivas circunscripciones, conforme a ley, recibir una participación adecuada del total de los ingresos y rentas obtenidas por el Estado en la explotación de los recursos naturales en cada zona en calidad de canon⁹.

VI. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

El presente proyecto de ley de interés nacional, sobre la creación del canon aeronáutico, esto es por el uso del espacio aéreo dentro del territorio nacional, que tiene por finalidad de beneficiar a las 18 localidades donde con frecuencia diaria realizan el embarque y desembarque de pasajeros, la iniciativa legislativa no afectara al erario nacional. adoptar decisiones es complicado. sobre todo, cuando pueden afectar alguno de las variables.

la formula del costo – beneficio

50% del total de ingresos y rentas	Mantenimiento de
----- =	Infraestructura Educativas
Municipalidades beneficiarias	(Miles de estudiantes)

Del análisis del costo beneficio se desprende que la presente iniciativa legislativa tiene por finalidad que el canon aeronáutico, será destinado a los gobiernos locales beneficiarios de la jurisdicción donde se encuentra el aeropuerto y según el monto que les corresponde de acuerdo al Ministerio de Economía y Finanzas, cuyos beneficiarios serán miles de estudiantes, teniendo un alto beneficio para la población.

VII. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa tiene relación con el **Objetivo III. Competitividad del País y Tema 18.** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica; describe:

Nos comprometemos a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global.

⁹<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://docs.peru.justia.com/federales/leyes/26472-jun-9-1995.pdf>

Con este objetivo el Estado: "(...) (a) consolidará una administración eficiente, promotora, transparente, moderna y descentralizada; (b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; (d) proveerá infraestructura adecuada; (e) promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales; (f) propiciará una política tributaria que no grave la inversión, el empleo y las exportaciones; (g) promoverá el valor agregado de bienes y servicios e incrementará las exportaciones, especialmente las no tradicionales; (k) construirá una cultura de competitividad y de compromiso empresarial con los objetivos nacionales".

Política de Estado 19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental

Nos comprometemos a integrar la política nacional ambiental con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial, para contribuir a superar la pobreza y lograr el desarrollo sostenible del Perú. Nos comprometemos también a institucionalizar la gestión ambiental, pública y privada, para proteger la diversidad biológica, facilitar el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, asegurar la protección ambiental y promover centros poblados y ciudades sostenibles; lo cual ayudará a mejorar la calidad de vida, especialmente de la población más vulnerable del país.

Política de Estado 31. sostenibilidad fiscal y reducción del peso de la deuda

Nos comprometemos a asegurar las condiciones que permitan contar con un presupuesto sostenible y acorde a las prioridades nacionales, así como a llevar la Deuda Pública externa e interna a niveles sostenibles y compatibles tanto con la recuperación de la inversión pública como con la mejora en la clasificación del riesgo país. Con este objetivo el Estado: (a) asegurará la sostenibilidad fiscal; (b) producirá una reforma tributaria con un enfoque progresivo, teniendo como base el desarrollo económico y la formalización, y que garantice el pleno respeto de los derechos constitucionales de los contribuyentes; (c) asegurará la calidad del gasto público social; (d) reperfilará el servicio de la deuda pública en forma prudente y transparente; (e) comprometerá a los acreedores en el cofinanciamiento del desarrollo en el marco de las políticas del Acuerdo Nacional; y (f) asegurará la transparencia en los nuevos

contratos y la rendición de cuentas del endeudamiento pasado, presente y futuro.¹⁰

VIII. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA.

La presente iniciativa legislativa presentado en el Proyecto de Ley se encuentra alineada con la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2024-2025, aprobada con la Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR del 31 de octubre de 2024. la propuesta se encuentra en concordancia En particular, esta propuesta está en consonancia con el **III. Competitividad del País, la Política de Estado 18. búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica;** Tema: 75. normativa referida al transporte.

Política de Estado 19. Desarrollo sostenible y gestión ambiental
Tema: 77. medidas ante incendios forestales y otros daños generados al medio ambiente.

Política de Estado 31. sostenibilidad fiscal y reducción del peso de la deuda; Tema: 101. políticas tributarias y administración del presupuesto del sector público.

¹⁰ <https://acuerdonacional.pe/wp-content/uploads/2024/01/Políticas de Estado 2023.pdf>