



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



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

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

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EN LA PROVINCIA DE CHANCHAMAYO.

Artículo Único. Declaración de necesidad pública e interés nacional.

Se declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto internacional, en la provincia de Chanchamayo, del departamento de Junín cuya finalidad es mejorar el acceso a servicios, promover la inversión pública y/o privada, dinamizar el comercio y reducir los tiempos de traslado, contribuyendo al cierre de brechas regionales y al crecimiento inclusivo de la región.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS FINAL

Única. Implementación

Encargar al Poder Ejecutivo para que, a través del Ministerio de

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Transportes y Comunicaciones, a través del órgano competente, ejecuta los estudios, planes y acciones para la construcción, modernización, ampliación, mejora o repotenciación del aeropuerto en la provincia de Chanchamayo del departamento de Junín e inclusión en el Programa Multianual de Inversiones.

Lima, abril de 2025.



Firmado digitalmente por:
CERRON ROJAS Waldemar
Jose FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/05/2025 17:33:41-0500



Firmado digitalmente por:
MITA ALANOCA Isaac FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/05/2025 18:12:44-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/05/2025 10:18:54-0500



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/05/2025 17:58:27-0500



Firmado digitalmente por:
TAIPE CORONADO Maria
Elizabeth FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/05/2025 09:41:52-0500



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/05/2025 17:59:34-0500



Firmado digitalmente por:
GONZA CASTILLO Américo
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 07/05/2025 10:31:15-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1. UBICACIÓN ESTRATÉGICA DE CHANCHAMAYO

La provincia de Chanchamayo se encuentra localizada al noreste del departamento de Junín, posicionándose como un punto de articulación entre la sierra y la selva central del Perú. Su extensión territorial es de 4,723.40 km², lo que representa aproximadamente el 10.69% del total de la superficie del departamento de Junín. Esta ubicación le otorga una importancia geográfica clave, al constituirse como un eje natural de tránsito entre la región andina y amazónica¹.

La altitud de su territorio varía entre los 700 y 1,930 metros sobre el nivel del mar, siendo su capital distrital, La Merced, una ciudad situada a 751 m.s.n.m., con una densidad poblacional estimada de 27.8 habitantes por kilómetro cuadrado. Reconocida como la "Capital Cafetalera del Perú", Chanchamayo fue constituida como provincia el 24 de septiembre de 1977, fecha que marca también su festividad patronal en honor a la Virgen de Las Mercedes².

En cuanto a su delimitación geográfica, la provincia colinda por el norte con el departamento de Pasco, por el sur con la provincia de Jauja, por el este con la provincia de Satipo y por el oeste con las provincias de Tarma y Junín. Esta ubicación fronteriza con importantes zonas productivas y de tránsito le confiere un valor estratégico para el desarrollo regional y nacional.

¹<https://www.munichanchamayo.gob.pe/limites.php>

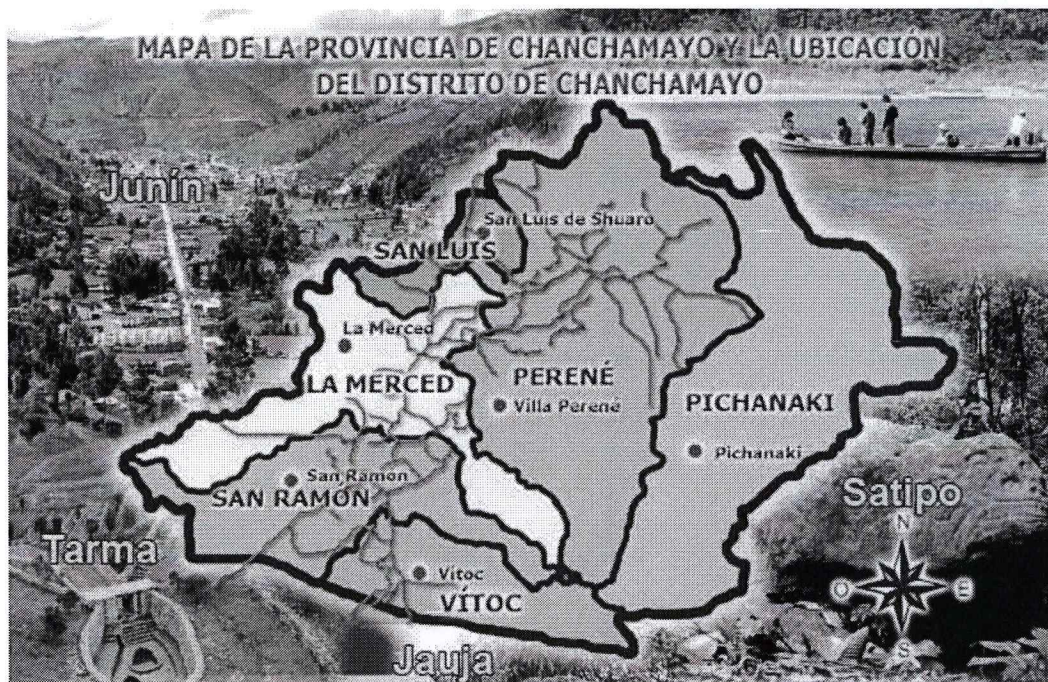
²<https://www.munichanchamayo.gob.pe/turismo.php>

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

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

Además, cuenta con diversas rutas de acceso terrestre desde Lima y Huancayo, que, aunque asfaltadas, suponen extensos tiempos de viaje que oscilan entre las 8 y 10 horas desde la capital del país. Este aislamiento relativo, a pesar de su proximidad geográfica, limita su integración plena con los principales ejes económicos del país, situación que podría ser revertida mediante la implementación de una infraestructura aeroportuaria moderna que reduzca los tiempos de conexión y fomente un desarrollo más dinámico de la región³.

Figura 1. Mapa de la provincia de Chanchamayo



Fuente: vista fotográfica extraído del internet

1.2. POBLACIÓN:

La provincia de Chanchamayo, ubicada en el departamento de Junín, concentra una población significativa que supera los 167 mil habitantes,

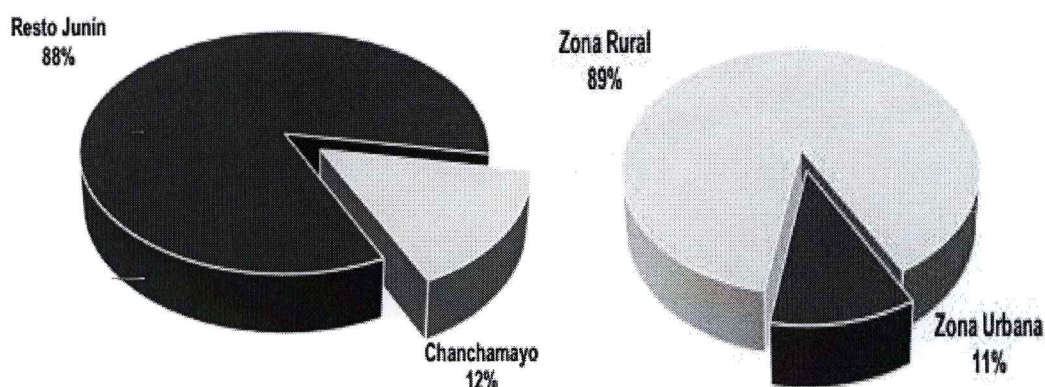
³<https://www.munichanchamayo.gob.pe/limites.php>

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

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

lo que representa aproximadamente el 12% de la población total del departamento. Según las proyecciones del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), basadas en el Censo Nacional 2017, la provincia ha mantenido una tendencia de crecimiento poblacional positiva, aunque moderada, con una tasa de crecimiento promedio anual de 0.2% durante el periodo 2017-2020. Este comportamiento demográfico revela una población estable con potencial de desarrollo urbano y económico⁴.

Figura 2. Participación provincial de la población, 2020



Respecto a su distribución según el INEI, la población de Chanchamayo se concentra mayoritariamente en zonas urbanas, representando el 88% del total, frente al 12% en zonas rurales. Solo en el distrito de Chanchamayo (La Merced), la población urbana alcanzaba los 25,335 habitantes en el año 2020, mientras que la población rural era de apenas 3,222 personas. Esta concentración urbana resalta la creciente necesidad de una mejor infraestructura de transporte y conectividad que responda a las demandas de movilidad, comercio y turismo.

⁴<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2669726/ESTUDIO%20TECNICO%20DE%20FERTILIDAD%20Y%20DEMANDA%20DE%20SERVICIOS%20DE%20SALUD%20EN%20LA%20PROVINCIA%20DE%20CHANCHAMAYO.pdf>

Asimismo, los distritos de mayor población urbana, como San Ramón (81.4%) y Perené (61.3%), muestran una fuerte dinámica de urbanización, mientras que distritos como Vitoc y San Luis de Shuaro presentan predominancia rural, con un 73.1% y 55.9% respectivamente⁵.

Figura 3. Población total estimada según distritos de Chanchamayo y tasa de crecimiento, 2017-2020

Distrito	Población total				Tasa crecimiento (%)
	2017	2018	2019	2020	2017-2020
Chanchamayo	28 353	28 709	28 984	29 175	0.7
Perené	58 923	59 569	59 984	60 225	0.6
Pichanaqui	44 046	44 032	43 511	42 869	0.0
San luis de shuaro	4 397	4 322	4 151	3 976	0.0
San ramón	28 508	28 880	29 194	29 425	0.8
Vitoc	1 853	1 832	1 774	1 715	0.0
Total prov.	166 080	167 344	167 598	167 385	0.2

Fuente: INEI- Estimaciones y Proyecciones de Población Censos 2017.

Esta diversidad territorial evidencia un desafío en términos de acceso equitativo a servicios públicos y oportunidades de desarrollo, los cuales podrían ser significativamente potenciados con la construcción de un aeropuerto que integre a estas zonas con el resto del país.

1.3 SITUACION ACTUAL: CHANCHAMAYO COMO PUERTA DE ENTRADA A LA AMAZONÍA CENTRAL

La provincia de Chanchamayo, en el departamento de Junín, se consolida como una de las principales puertas de ingreso a la Amazonía Central del Perú. Su ubicación estratégica, conectada por diversas rutas nacionales como la PE-22B, PE-5N y PE-5S, permite la articulación vial entre la sierra y la selva, facilitando el tránsito de personas, bienes y servicios

⁵<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2669726/ESTUDIO%20TECNICO%20DE%20FERTILIDAD%20Y%20DEMANDA%20DE%20MERCADO.pdf>

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
 “Año de la recuperación y consolidación de la economía
 peruana”

hacia las provincias de Satipo, Oxapampa y otras zonas amazónicas. Estas vías han sido intervenidas por Provías Nacional y presentan un nivel adecuado de transitabilidad, lo cual refuerza el rol logístico y comercial que cumple Chanchamayo en la macro región central⁶.

Figura 4. Clasificación de la red vial nacional por ámbito nacional/regional/provincial

Ámbito / Red Vial	Longitudes por Tipo de Superficie de Rodadura									
	Total		Asfaltado		Afirmando		Sin Afirmando		Trocha	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Perú	78,127.0	100.0%	10,189.0	13.0%	18,533.0	23.7%	13,809.0	17.7%	35,596.0	45.6%
Nacional	16,967.0	21.7%	8,141.0	10.4%	6,640.0	8.5%	1,860.0	2.4%	326.0	0.4%
Departamental	14,251.0	18.2%	1,106.0	1.4%	6,015.0	7.7%	4,291.0	5.5%	2,839.0	3.6%
Vecinal	46,909.0	60.0%	942.0	1.2%	5,878.0	7.5%	7,658.0	9.8%	32,431.0	41.5%
Junín	6,440.9	100.0%	576.1	8.9%	2,487.4	38.6%	1,420.5	22.1%	1,957.0	30.4%
Nacional	874.4	13.6%	505.5	7.8%	368.9	5.7%	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Departamental	589.8	9.2%	34.2	0.5%	482.0	7.5%	66.6	1.0%	7.0	0.1%
Vecinal	4,976.8	77.3%	36.4	0.6%	1,636.5	25.4%	1,353.9	21.0%	1,950.0	30.3%
Chanchamayo	2,570.7	100.0%	157.4	6.1%	1,193.1	46.4%	1,159.9	45.1%	60.3	2.3%
Nacional	174.6	6.8%	157.1	6.1%	17.5	0.7%	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Departamental	43.4	1.7%	0.0	0.0%	43.4	1.7%	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Vecinal	2,352.7	91.5%	0.2	0.0%	1,132.2	44.0%	1,159.9	45.1%	60.3	2.3%
Vecinal Registrada	234.3	9.1%	0.0	0.0%	210.7	8.2%	22.5	0.9%	1.1	0.0%
Vecinal no Registrada	2,118.4	82.4%	0.2	0.0%	921.5	35.8%	1,137.5	44.2%	59.2	2.3%

Fuente: IVG – Chanchamayo 2011

Además de las rutas terrestres, existen dos alternativas aéreas utilizadas por quienes buscan ingresar rápidamente a la Selva Central. La primera, mediante vuelos desde Lima hacia Mazamari, provincia de Satipo, operados por la aerolínea ATSA, con una duración de 55 minutos. Desde Mazamari, los viajeros pueden llegar a Chanchamayo en aproximadamente tres horas por vía terrestre. La segunda opción contempla vuelos regulares desde Lima a Jauja, con una duración de 57 minutos. Desde allí, se puede acceder a Chanchamayo en unas cinco horas a través de rutas interdepartamentales. Estas opciones evidencian la creciente necesidad de una conexión aérea directa hacia

⁶https://www.proviasdes.gob.pe/planes/junin/pvpp/PVPP_Chanchamayo_2012_2021.pdf

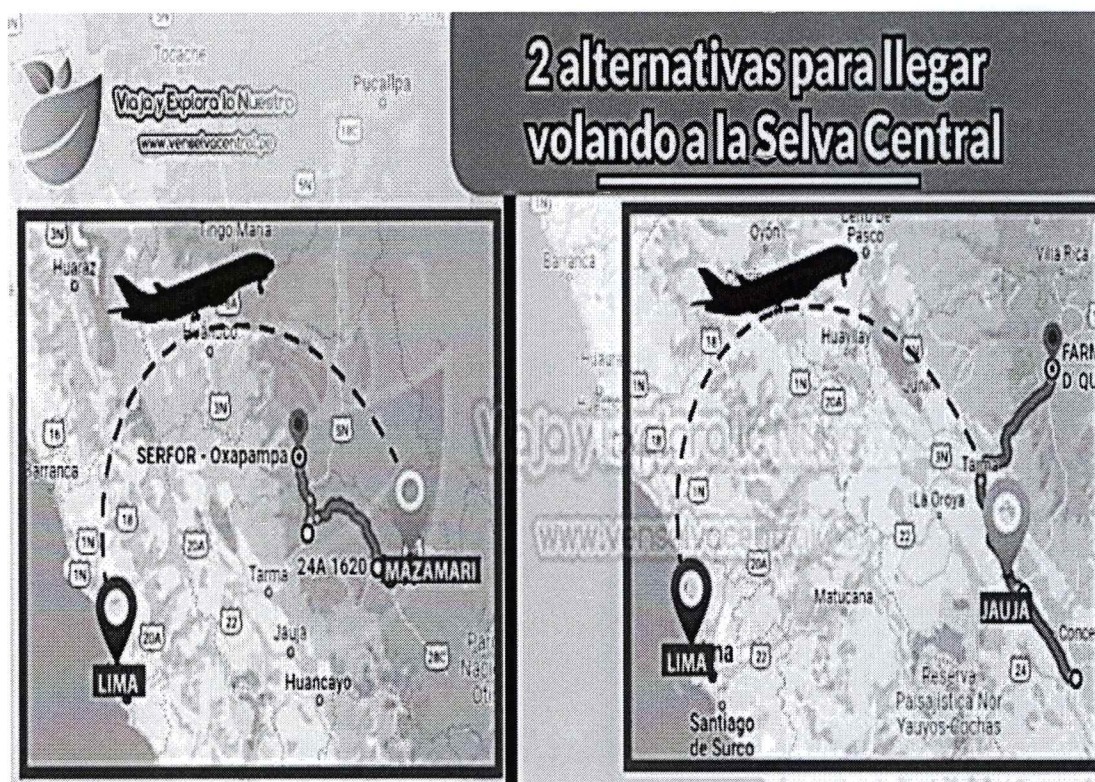
"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

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

Chanchamayo, para consolidar su potencial como eje de integración amazónica⁷.

Actualmente, el tiempo promedio de traslado por carretera desde Lima hasta La Merced (capital de Chanchamayo) varía entre ocho y diez horas, dependiendo de la ruta utilizada, lo cual limita la competitividad turística y comercial de la provincia. La ausencia de un aeropuerto en la zona representa una brecha significativa para el desarrollo sostenido de la región, dado que Chanchamayo es un destino agrícola, turístico y cultural en expansión, además de un centro de conexión entre territorios estratégicos de la selva y la sierra.

Figura 5. Vías aéreas para acceder a la selva central



⁷<https://www.venselvacentral.pe/blog/44-2-alternativas-para-llegar-volando-a-la-selva.html>

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

II. IMPORTANCIA DE LA PROPUESTA

La propuesta legislativa que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción de un aeropuerto internacional en la provincia de Chanchamayo se sustenta en su ubicación geográfica estratégica como eje articulador entre la Sierra y la Selva Central del país. Chanchamayo, conocida como la "Puerta de Entrada a la Amazonía Central", posee una conectividad limitada debido a que su acceso principal se realiza a través de carreteras con largos tiempos de viaje y en muchos casos en condiciones deficientes. La inexistencia de una infraestructura aeroportuaria moderna en esta zona impide potenciar su rol como nodo logístico, comercial y turístico en la región.

Además, la provincia ha mostrado un crecimiento significativo en servicios turísticos, **registrando más de 1,300 establecimientos de alimentos y bebidas, 276 hospedajes y 58 agencias de viajes**, lo que la posiciona como una de las principales zonas de dinamismo turístico en la región Junín. Sin embargo, la baja conectividad limita el aprovechamiento de este potencial, tanto en la atracción de visitantes como en la movilidad de productos y servicios de valor agregado⁸.

Asimismo, el desarrollo del aeropuerto permitirá atender con mayor eficacia emergencias sanitarias y fenómenos climáticos extremos, los cuales suelen aislar a la zona por vía terrestre. La región cuenta con una alta biodiversidad y múltiples centros poblados de difícil acceso, por lo que una infraestructura aérea adecuada podrá también ser clave para una respuesta rápida ante desastres naturales, fortaleciendo las capacidades del Estado y reduciendo la vulnerabilidad de la población local.

⁸<https://www.administracion.usmp.edu.pe/revista-digital-usmp/entrada/8/el-turismo-y-el-crecimiento-economico-y-social-de-la-provincia-de-chanchamayo-junin-2023/>

Figura 6. Base de dato SUNAT: Activos a diciembre 2018 en Pertur Junín 2020 – 2025

Provincia	Provisión de alimentos y bebidas	Artesanía	Hospedajes	Agencias de viajes y turismo
Chanchamayo	1 311	0	276	58
Chupaca	270	0	18	1
Concepción	249	3	28	3
Huancayo	4 977	159	674	87
Jauja	367	0	60	7
Junín	116	1	25	1
Satipo	1 129	0	174	11
Tarma	521	2	85	15
Yauli	467	1	143	1
TOTAL	9 407	166	1 483	184

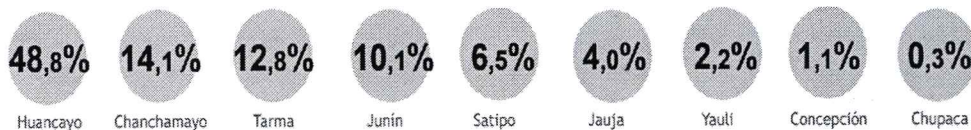
Finalmente, esta propuesta no solo responde a una necesidad local, sino que se alinea con una visión estratégica de desarrollo descentralizado e inclusivo. En el panorama turístico regional, Chanchamayo ocupa un lugar destacado: es la segunda provincia más visitada de Junín, concentrando el **14.1% del turismo regional** y el **32.6% de las visitas realizadas por residentes del propio departamento**, según la Encuesta Trimestral de Turismo Interno 2023 elaborada por MINCETUR. No obstante, su escasa participación en el turismo proveniente de otras regiones del país (solo 7.4%) revela una alarmante desconexión estructural que debe ser atendida. Esta brecha puede ser cerrada con una infraestructura aeroportuaria que transforme a Chanchamayo en una verdadera puerta de entrada a la selva central, integrando a sus comunidades al dinamismo económico nacional y al circuito turístico sostenible del país⁹.

⁹<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6390924/5601671-junin-encuesta-trimestral-de-turismo-interno-2023.pdf?v=1716485090>

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

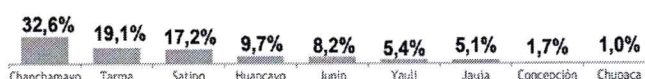
Figura 7. Informe sobre las provincias visitadas de la región Junín, 2023

Provincias visitadas

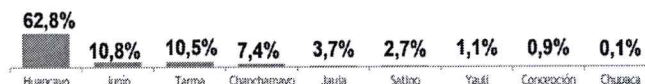


(Total: 100%)
(Base: 625 entrevistados)
Fuente: IJUM - Encuesta Temática de Turismo Interno, 2023.
Elaboración: MINCETUR-VIVI-OSGUA-DEPEA

► Provincias visitadas por los residentes de la región Junín



► Provincias visitadas por los residentes de otras regiones



CHANCHAMAYO: DESTINO TURÍSTICO ESTRATÉGICO DE LA SELVA CENTRAL Y MOTOR DE DESARROLLO ECONÓMICO

La provincia de Chanchamayo, ubicada en el corazón de la selva central del Perú y reconocida como la "Capital Cafetalera del Perú", posee un amplio abanico de recursos naturales, culturales y gastronómicos que la convierten en un destino turístico de alto valor. Entre sus principales atractivos destacan¹⁰:

- **Catarata Tirol** (30 metros de altura, accesible tras una caminata de 45 minutos).
- **Catarata Las Tres Reinas**, conformada por tres caídas: La Niña, La Pinta y La Santa María.
- **Catarata El Tigre**, con seis saltos naturales en el río Santa Bibiana.

¹⁰ <https://andina.pe/agencia/noticia-atractivos-turisticos-ensueno-te-aguardan-chanchamayo-capital-cafetallera-del-peru-955303.aspx>

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

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

- **Catarata Velo de Novia** (55 metros de altura), y Catarata Bayoz (60 metros).
- **Laguna Don Bosco**, con fauna ictiológica tropical y paisaje exuberante.
- **Piscina natural de Palmapata y Cascadas del Fundo San Isidro**, perfectas para el ecoturismo.
- **Jardín Botánico El Perezoso**, con especies endémicas de flora y fauna.
- **Comunidades nativas asháninkas como Bajo Kimiriki, Pampa Michi y Marankiari**, que ofrecen experiencias interculturales únicas.

Además, la gastronomía local es un potente atractivo, con platos como el tacacho con cecina, el chicharrón de doncella, el caldo de gallina de chacra y bebidas como el masato y los refrescos de aguaje o maracuyá¹¹.

Estos atractivos naturales y culturales, combinados con su cercanía a Lima y a otras zonas como Oxapampa y Satipo, convierten a Chanchamayo en un punto neurálgico para el desarrollo turístico sostenible de la selva central. No obstante, la falta de un aeropuerto limita gravemente su capacidad de recibir visitantes nacionales e internacionales. Hoy, para llegar a Chanchamayo, los viajeros deben realizar trayectos por carretera de 8 a 10 horas o vuelos indirectos vía Jauja o Mazamari, seguidos de viajes terrestres adicionales.

La construcción de un aeropuerto internacional en la provincia de Chanchamayo facilitaría el acceso directo al principal corredor turístico de la selva central, reduciría tiempos de traslado, potenciaría la afluencia de turistas e inversionistas, y mejoraría las condiciones logísticas para el comercio, especialmente el de café y productos agroindustriales. Esto

¹¹<https://andina.pe/agencia/noticia-atractivos-turisticos-ensueno-te-aguardan-chanchamayo-capital-cafetalera-del-peru-955303.aspx>

generaría empleos, impulsaría el emprendimiento local y fortalecería la competitividad del eje amazónico de Junín.

III. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

La provincia de Chanchamayo enfrenta una limitación estructural clave para su desarrollo sostenible: la ausencia de infraestructura aeroportuaria. Esta carencia impide articular adecuadamente su creciente potencial económico, social y turístico con los principales centros urbanos y comerciales del país. A pesar de su ubicación estratégica en la selva central y su proximidad a Lima, Chanchamayo sigue sin contar con una vía aérea directa que garantice un flujo rápido, seguro y competitivo de personas, productos y servicios.

La falta de un aeropuerto no solo genera una situación de aislamiento relativo, sino que incrementa los costos logísticos para actividades comerciales y turísticas. En la actualidad, el acceso a la provincia se realiza únicamente por rutas terrestres largas y vulnerables, lo que representa un obstáculo para la atracción de nuevas inversiones, el ingreso de turistas en temporadas altas, y la respuesta oportuna ante emergencias. Esta desconexión ralentiza el dinamismo de sectores clave como el comercio agrícola (especialmente el café), la hotelería, el transporte y la oferta de servicios vinculados al turismo rural, ecológico y de aventura.

En términos de infraestructura, existe una brecha crítica entre el potencial de la provincia y su nivel actual de conectividad. A pesar de ser una de las provincias más visitadas por turistas regionales y tener una diversidad de atractivos de alto valor, la falta de un aeropuerto internacional impide consolidar un ecosistema turístico competitivo. Esta situación genera una fuerte dependencia del transporte terrestre interprovincial, el cual no solo limita el tiempo de estadía de los visitantes, sino que también expone la

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

seguridad y continuidad del acceso ante eventuales deslizamientos, lluvias u otros desastres naturales recurrentes en la zona.

La desconexión aérea de Chanchamayo no solo es una barrera logística, sino también una oportunidad desperdiciada. La ausencia de una política de infraestructura que priorice el acceso aéreo a esta provincia representa una deuda pendiente del Estado frente a una región que concentra una intensa actividad productiva, cultural y ecológica. Superar esta brecha permitirá integrar plenamente a Chanchamayo en la dinámica nacional de crecimiento inclusivo, sostenible y descentralizado.

IV. NECESIDAD Y VIABILIDAD DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA.

El acceso a una infraestructura aeroportuaria en la provincia de Chanchamayo representa una necesidad urgente, tanto para garantizar una adecuada conectividad regional como para dinamizar su economía y reforzar su posicionamiento como destino turístico estratégico de la selva central. Actualmente, la dependencia exclusiva del transporte terrestre limita el flujo constante de personas y mercancías, lo que afecta negativamente el desarrollo integral de la provincia, especialmente en temporadas de lluvias, cuando las vías pueden quedar parcial o totalmente inhabilitadas. La implementación de un aeropuerto internacional permitiría reducir tiempos de traslado, abrir nuevas rutas comerciales y generar condiciones más favorables para la inversión privada y pública.

En términos de viabilidad técnica y territorial, la provincia de Chanchamayo cuenta con condiciones geográficas adecuadas para el establecimiento de infraestructura aeroportuaria. Existen zonas con altitudes intermedias, estabilidad topográfica y relativa cercanía con centros urbanos como La Merced y Pichanaki, lo que facilitaría su

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía
peruana"*

integración al territorio y el acceso desde diversos distritos. Además, la experiencia previa de vuelos comerciales a zonas cercanas como Jauja demuestra que la demanda aérea en esta región es creciente y requiere una ampliación realista de la oferta, que esté alineada con el desarrollo del turismo sostenible y el comercio agroexportador.

Desde la perspectiva económica y social, la iniciativa legislativa resulta completamente viable. La provincia registra un flujo turístico sostenido, con más de 300 servicios de hospedaje, alimentación y agencias de viaje formalizadas, lo que configura un ecosistema receptivo para el tránsito aéreo. Asimismo, el potencial de exportación de productos como el café de especialidad y frutas tropicales podría beneficiarse enormemente de una conexión aérea directa, reduciendo costos logísticos y tiempos de comercialización. Esta mejora en la infraestructura fortalecería las cadenas de valor locales y permitiría a más pequeños productores acceder a mercados nacionales e internacionales.

Finalmente, la viabilidad institucional se respalda en el marco del Programa Multianual de Inversiones del Estado, que contempla la ejecución progresiva de obras de impacto regional y nacional con enfoque descentralizador. La articulación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como con los gobiernos regionales y locales, haría posible la inclusión de este proyecto en las prioridades sectoriales. De este modo, declarar la construcción del aeropuerto internacional en Chanchamayo como de necesidad pública e interés nacional no solo es un paso legítimo, sino necesario para asegurar su priorización y ejecución efectiva en beneficio de miles de ciudadanos.

V. MARCO NORMATIVO

La presente iniciativa legislativa se encuentra sustentada en el siguiente

marco constitucional y legal:

1. Constitución Política del Perú:

- **Artículo 2, inciso 17:** Reconoce el derecho de toda persona a participar, en forma individual o asociada, en la vida política, económica, social y cultural de la Nación.
- **Artículo 31:** Establece que los ciudadanos tienen derecho a participar en los asuntos públicos mediante referéndum, iniciativa legislativa, remoción o revocación de autoridades y demanda de rendición de cuentas.
- **Artículo 107:** Señala que el Presidente de la República y los congresistas tienen derecho a iniciativa en la formación de leyes. También tienen este derecho, en las materias que les son propias, los otros poderes del Estado, las instituciones públicas autónomas, los gobiernos regionales y locales, y los colegios profesionales. Asimismo, lo tienen los ciudadanos que ejercen el derecho de iniciativa conforme a ley.

2. Ley N.º 26300 – Ley de los Derechos de Participación y Control Ciudadanos:

- **Artículo 11:** Establece que la iniciativa legislativa de uno o más proyectos de ley, acompañada por las firmas comprobadas de no menos del 0.3% de la población electoral nacional, recibe preferencia en el trámite del Congreso.
- **Artículo 12:** Indica que el derecho de iniciativa en la formación de leyes comprende todas las materias, con las mismas limitaciones que sobre temas tributarios o presupuestarios tienen los congresistas de la República.

3. Ley N.º 26889 – Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa:

- Establece lineamientos para la elaboración, denominación y

publicación de las leyes, así como la necesidad de que los proyectos de ley estén debidamente sustentados en una exposición de motivos.

4. Decreto Supremo N.º 008-2006-JUS – Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa:

- Desarrolla las disposiciones contenidas en la Ley N.º 26889, vinculadas a la estructura normativa, exposición de motivos, análisis costo-beneficio y análisis del impacto de la vigencia en la legislación nacional.

Este marco normativo proporciona el sustento legal necesario para la presentación y tramitación de la iniciativa legislativa que busca promover el desarrollo integral de la provincia de Chanchamayo mediante la mejora de su infraestructura aeroportuaria.

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

La entrada en vigencia de la presente norma no modifica ni deroga disposición legal alguna del ordenamiento jurídico vigente, sino que complementa y fortalece el marco normativo orientado al desarrollo territorial, la descentralización económica y la integración nacional. Su objetivo es declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción de un aeropuerto internacional en la provincia de Chanchamayo, como una medida que coadyuva al cumplimiento de los principios constitucionales de igualdad de oportunidades, libre tránsito, acceso a servicios públicos, y promoción de la inversión en infraestructura, en concordancia con lo establecido en la Constitución Política del Perú y en las políticas nacionales de desarrollo sostenible.

VII. ANALISIS COSTO – BENEFICIO

La presente propuesta legislativa, de carácter declarativo, no genera por sí misma gasto público ni compromete de manera directa recursos del Tesoro Público. Al ser una norma que declara de necesidad pública e interés nacional la construcción del aeropuerto internacional en la provincia de Chanchamayo, su principal efecto inmediato es priorizar y alinear los esfuerzos de planificación e inversión del Estado hacia la ejecución futura de los estudios, proyectos y obras necesarios, respetando las competencias y procedimientos que establecen las leyes de presupuesto y de inversión pública. En consecuencia, no representa costos inmediatos adicionales para el Estado, pero sí orienta estratégicamente la asignación futura de recursos.

En cuanto a los beneficios, el impacto potencial de la implementación posterior de la infraestructura aeroportuaria sería significativo para la provincia de Chanchamayo y para toda la región Junín. Se fortalecería la conectividad aérea interna del país, se reducirían los tiempos de desplazamiento, se impulsaría el turismo sostenible, y se abrirían nuevas oportunidades de comercio nacional e internacional para productos agrícolas emblemáticos como el café y los cítricos. Además, se dinamizaría la economía local mediante la generación de empleo durante las fases de construcción y operación, y se fomentaría la inversión privada en servicios complementarios como hoteles, transporte y gastronomía.

El alcance de la propuesta incluye no solo a los ciudadanos de Chanchamayo, sino también a las provincias vecinas como Satipo y Oxapampa (Pasco), que comparten características geográficas y económicas similares y que también verían facilitado su acceso a mercados y a oportunidades de desarrollo gracias a una mejor

infraestructura de transporte aéreo. Igualmente, los visitantes nacionales e internacionales que buscan destinos turísticos de naturaleza, cultura viva y biodiversidad serían beneficiados por un acceso más rápido y seguro a la región.

Entre los principales beneficiarios de esta iniciativa destacan:

- **Población local de Chanchamayo y distritos aledaños** (más de 167,000 habitantes).
- **Empresas de turismo, hotelería, gastronomía y comercio** de la región Junín.
- **Productores agrícolas y exportadores**, especialmente cafetaleros y fruticultores.
- **Visitantes nacionales e internacionales** interesados en turismo de naturaleza, cultura y aventura.
- **El Estado peruano**, al dinamizar la economía regional, promover el desarrollo descentralizado y fortalecer la integración territorial del país.

VIII. CONCORDANCIA CON EL ACUERDO NACIONAL.

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional, siendo:

OBJETIVO II: EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL.

Política 10. Reducción de la pobreza

Dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, aplicando políticas integrales y mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas.

OBJETIVO III: COMPETITIVIDAD DEL PAÍS.

Política 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.

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

Política 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda.

Desarrollar la infraestructura y la vivienda con el fin de eliminar su déficit, hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible y proporcionar a cada familia las condiciones necesarias para un desarrollo saludable en un entorno adecuado.

Política 22. Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad.

Desarrollar una política de comercio exterior basada en el esfuerzo conjunto del Estado y el sector privado para lograr la inserción competitiva del país en los mercados internacionales.

OBJETIVO IV: ESTADO EFICIENTE, TRANSPARENTE Y DESCENTRALIZADO.

Política 24. Afirmación de un Estado Eficiente y transparente

Construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos.

IX. VINCULADO A LA AGENDA LEGISLATIVA

La iniciativa legislativa contenida en el Proyecto de Ley que se presenta está alineada con la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2024-2025, aprobado con Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR, publicado en el diario oficial "El Peruano" con fecha 02 de noviembre de 2024, respetando al Estado de derecho a la Educación

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

OBJETIVO II. EQUIDAD Y JUSTICIA SOCIAL.

(...)

- **Política N° 10. Reducción de la pobreza.** Tema 30. Lucha contra la pobreza.
- **Política N° 18. Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.** Tema 80. Medidas para promover la productividad, competitividad y el desarrollo económico. Política 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda. Tema 90. Declaratorias de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura. Política 22. Política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad. Tema 95. Leyes referidas al comercio exterior y a zonas económicas especiales.
- **Política 24. Afirmación de un estado eficiente y transparente.** Tema 100. Modernización y eficiencia de la gestión del estado y la administración pública