

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

RECIBIDO

PROYECTO DE LEY N°

12195/2025-CR

R.U. N° 2015110

22 AGOSTO 2025 11:26 a. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: FRIGAIL

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL AERONÁUTICA CIVIL "UNAC" EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO Y EN EL DEPARTAMENTO DE LIMA

Los Congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Partido Político Nacional Perú Libre, a iniciativa del Congresista **SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS**, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú; y, en concordancia con los artículos 22° inciso c) 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

I. FÓRMULA LEGAL

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA,
Ha dado la Ley siguiente:



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CREACIÓN DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL AERONÁUTICA CIVIL "UNAC" EN LA PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO Y EN EL DEPARTAMENTO DE LIMA

Artículo 1° - Objeto de la Ley

La presente ley, tiene por objeto declarar de interés Nacional y necesidad pública la creación de la Universidad Nacional de Aeronáutica Civil "UNAC" en la Provincia Constitucional del Callao y en el Departamento de Lima, como institución especializada en la formación de profesionales y técnicos especializados en el sector del transporte aéreo y servicios aeroportuarios.

Artículo 2° - Finalidad

La presente ley tiene por finalidad promover el desarrollo del talento humano especializado en aeronáutica y aviación civil, contribuyendo al fortalecimiento de la comunidad aeronáutica nacional, garantizando el acceso a una educación superior pública de calidad en la capacitación estratégica para el desarrollo del país.

Artículo 3°.- Programa piloto de formación

El programa piloto de formación entra en vigor, mientras se elaboran los documentos y normas internas de gestión, así como los estudios correspondientes. El Ministerio de Educación, en coordinación con universidades públicas existentes, implementa un programa piloto de formación técnica aeronáutica mediante convenios con centros de instrucción certificados por los organismos correspondientes.

Artículo 4°.- Comisión Multisectorial

Se constituye una Comisión Multisectorial de naturaleza temporal, adscrita al Ministerio de Educación, encargada de supervisar la elaboración de los documentos de gestión y estudios de factibilidad, la cual está integrada por:

- a) Un representante del Ministerio de Educación, quien la preside.
- b) Un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- c) Un representante del Ministerio de Economía y Finanzas.
- d) Un representante de CORPAC S.A.
- f) Un representante de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria.
- g) Un representante del Gobierno Regional del Callao y de Lima Metropolitana.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Cooperación internacional

El Ministerio de Educación gestiona la cooperación técnica internacional con países que cuenten con experiencias exitosas en educación aeronáutica universitaria, priorizando convenios con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y universidades aeronáuticas reconocidas.

SEGUNDA.- Coordinación con gobiernos regionales

Los gobiernos regionales que manifiesten interés en contar con filiales de la futura universidad de aeronáutica civil, pueden presentar propuestas al Ministerio de Educación y a la Comisión Multisectorial, incluyendo ofertas de terrenos, infraestructura básica y compromisos de cofinanciamiento.

TERCERA. - Acciones de Gestión

El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Educación, Transportes y Comunicaciones y el Gobierno Regional, provincial y distrital de acuerdo a sus competencias y funciones, dispongan acciones pertinentes para materializar el cumplimiento de la presente Ley.

Lima, 08 de agosto de 2025

SEGUNDO TORIBIO MONTALVO CUBAS
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

Flora Cruz Huanca
VOCERO

Zsacac HITA Alanoca

Reich
Milagros Rivas

Américo
González

Kelly Montalvo Cubas

Flora Cruz Huanca

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

2.1. ANTECEDENTES:

El Perú (en quechua y en aimara: Piruw) - oficialmente, la República del Perú es un país situado en la parte occidental e intertropical de América del Sur. Sus límites son los siguientes

Por el norte con Ecuador y Colombia;
Por el este con Brasil;
Por el al sureste con Bolivia;
Por el sur con Chile; y,
Por el oeste con el océano Pacífico.

Su territorio se compone de paisajes diversos: los valles, altiplanos y altas cumbres de la cordillera de los Andes se despliegan al oeste hacia la costa desértica y a la Amazonía hacia el este. El Perú es uno de los países de mayor diversidad biológica en el mundo y de mayores recursos minerales.¹

El Estado peruano definido por la Constitución de 1993, presenta las características básicas de Estado social y democrático de derecho. Así se concluye de un análisis conjunto de los artículos 3° y 43° de la Ley Fundamental. Asimismo, se sustenta en los principios esenciales de libertad, seguridad, propiedad privada, soberanía popular, separación de las funciones supremas del Estado y reconocimiento de los derechos fundamentales. Principios de los que se deriva la igualdad ante la ley y el necesario reconocimiento de que el desarrollo del país se realiza en el marco de una economía social de mercado.²



¹<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1893016/Informaci%C3%B3n%20general.pdf.pdf>

² <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2003/00008-2003-AI.html>

El 20 de agosto de 1836, se creó el distrito del Callao por el General Don Andrés de Santa Cruz. Por su importancia como puerto costero internacional, el 22 de abril de 1857, la Convención Nacional le otorgó el título de "Provincia Constitucional" con rango de departamento.

La Provincia Constitucional del Callao está situada al oeste de la provincia de Lima, en la costa central del Perú, en el centro occidental del departamento de Lima. Sus límites son: por el norte, este y sureste con la provincia de Lima (capital del Perú) y por el oeste y sur oeste con el Mar de Grau, sector peruano del Océano Pacífico.

Durante su desarrollo, se crearon por anexión y/o fraccionamiento nuevos distritos, que en la actualidad son en número de siete (7): Callao, Bellavista, Carmen de la Legua Reynoso, La Perla, La Punta, Ventanilla y Mi Perú. Además, forman parte de esta provincia las islas: San Lorenzo y el Frontón.³



Fuentes: INEI

³https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1580/07TOMO_01.pdf

Según el censo 2017, la población censada de la Provincia Constitucional del Callao es de 994 mil 494 habitantes, todos correspondientes a centros poblados urbanos.

Tabla: Provincia Constitucional del Callao: población censada y tasa de crecimiento promedio anual, 2007 y 2017

Año	Total	Variación intercensal 2007-2017	Tasa de crecimiento promedio anual
2007	876 877	117 617	1,3
2017	994 494		

Fuente: INEI - Censos Nacionales de Población y Vivienda 2007 y 2017.

Entre los años 2007 y 2017, la población se incrementó en 117 mil 617 personas, con una tasa de crecimiento promedio anual de 1,3%.

Población por distritos: De acuerdo con los resultados del censo 2017, el distrito que concentra el mayor número de habitantes es Callao, con 451 mil 260 personas, agrupando poco menos de la mitad de toda la población de la Provincia Constitucional del Callao (45,4%). Le sigue el distrito de Ventanilla con 315 mil 600 habitantes (31,7%); mientras que el distrito menos poblado es La Punta, con 3 mil 829 habitantes (0,4%). En el periodo intercensal 2007-2017, se observa que la tasa de crecimiento es mayor en el distrito de Ventanilla, con un aumento de la población de 13,6%, creciendo a un ritmo promedio anual de 1,3%. Por el contrario, los distritos de La Punta (-12,4%), La Perla (-0,5%) y Bellavista (-0,4%) presentan tasas de decrecimiento de la población.⁴

⁴ Idem

**PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO: POBLACIÓN CENSADA Y TASA DE CRECIMIENTO
PROMEDIO ANUAL, SEGÚN DISTRITO, 2007 – 2017
(Absoluto y porcentaje)**

Distrito	2007		2017		Variación intercensal 2007-2017		Tasa de crecimiento promedio anual
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	
Total	876 877	100,0	994 494	100,0	117 617	13,4	1,3
Callao	415 888	47,4	451 260	45,4	35 372	8,5	0,8
Bellavista	75 163	8,6	74 851	7,5	- 312	-0,4	0,0
Carmen de la Legua Reynoso	41 863	4,8	42 240	4,2	377	0,9	0,1
La Perla	61 698	7,0	61 417	6,2	- 281	-0,5	0,0
La Punta	4 370	0,5	3 829	0,4	- 541	-12,4	-1,3
Ventanilla	277 895	31,7	315 600	31,7	37 705	13,6	1,3
Mi Perú ^{1/}	-	-	45 297	4,6	-	-	-

^{1/} Ley de Creación 30197 del 16 de mayo de 2014.

Fuente: INEI - Censos Nacionales de Población y Vivienda 2007 y 2017.

Provincia y Departamento de Lima: La provincia de Lima fue creada el 04 de agosto de 1821. Por su importancia como sede de la capital de la república, tiene un régimen especial. La provincia de Lima está ubicada en la Costa central del Perú, en la región central del territorio peruano, y el centro de la Costa occidental de Sudamérica. La provincia de Lima que abarca mayormente un territorio costero limita por el norte con la provincia de Huaral, al este con la provincia de Canta, y la provincia de Huarochirí; al sur con la provincia de Cañete y al oeste con la Provincia Constitucional del Callao y el Océano Pacífico. Su capital es la ciudad de Lima, capital del país. La provincia de Lima que abarca mayormente un territorio costero limita por el norte con la provincia de Huaral, al este con la provincia de Canta, y la provincia de Huarochirí; al sur con la provincia de Cañete y al oeste con la **Provincia Constitucional del Callao** y el Océano Pacífico. Su capital es la ciudad de Lima, capital del país.

Según los resultados del censo 2017, la población censada en los centros poblados urbanos de la provincia de Lima es de 8 millones 567 mil 786 habitantes, lo que representa el 99,9% del total de la población; mientras que, en los centros poblados rurales corresponde a 7 mil 188 habitantes, que representa el 0,1%.

PROVINCIA DE LIMA: POBLACIÓN CENSADA URBANA Y RURAL Y TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL, 2007 Y 2017

Año	Total	Población		Variación intercensal 2007-2017		Tasa de crecimiento promedio anual	
		Urbana	Rural	Urbana	Rural	Urbana	Rural
2007	7 605 742	7 595 925	9 817	971 861	- 2 629	1,2	-3,1
2017	8 574 974	8 567 786	7 188				

Fuente: INEI - Censos Nacionales de Población y Vivienda 2007 y 2017.

Entre los años 2007 y 2017, la población urbana censada se incrementó en 971 mil 861 personas, con una tasa de crecimiento promedio anual de 1,2%. Sin embargo, la población censada rural disminuyó en 2 mil 629 personas, lo que representa una tasa de crecimiento promedio anual negativa de 3,1%.

2.2 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:

El hombre inició la conquista del aire hace aproximadamente dos siglos, desde entonces, ha tenido un progreso sumamente acelerado debido al avance tecnológico. El desarrollo de estas actividades en el aire ha requerido y requerirá de infraestructuras destinadas al aterrizaje y partida de los equipos para que realicen sus operaciones aéreas. Es así que los aeropuertos se configuran como una de las infraestructuras más eficientes para dicha tarea. En base a ello, la Organización de Aviación Civil Internacional define aeropuerto como un aeródromo civil, el cual es de servicio público y cuenta con servicios e instalaciones que garantizan la correcta recepción y despacho de aeronaves.

2.1 Infraestructura aérea.- Se entiende por aeródromo el espacio geográfico adaptado y destinado a la llegada, salida y movimiento, en superficie, de aeronaves⁵.

⁵ https://www.investinperu.pe/RepositorioAPS/0/1/JER/APP_CASOS_ESTUDIO/CEAPP-02-PRIMER-GRUPO-AEROPUERTOS.pdf

Historia del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez⁶:

Elegido como el 'Mejor Aeropuerto de América del Sur' en nueve ocasiones (la más reciente en 2020) por la consultora Skytrax Research, con sede en Londres; distinguido por el World Travel Awards por cinco años consecutivos en la categoría de 'Principal Aeropuerto de Sudamérica'; el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el más importante de nuestro país, se ha convertido en un importante punto de conexión del subcontinente. De acuerdo con Lima Airport (LAP), transitan más de 22 millones de pasajeros por año. Además, cuenta con 142 counters para el proceso de checkin de los pasajeros, 44 salas de embarque, un patio de comidas de mil metros cuadrados, por mencionar algunos.



El proyecto nació para reemplazar al antiguo aeropuerto de Limatambo, en San Isidro, que no podía adaptarse a las necesidades de la aviación comercial: los aviones 'a chorro' necesitaban pistas de mayor longitud que no se podían construir en esa área. El crecimiento urbano de la ciudad también fue un factor determinante para explorar otras zonas, hasta llegar a un lugar a 12 km de Lima, en la avenida Elmer Faucett, en el Callao, con óptimos aspectos meteorológicos.

Fue inaugurado por primera vez el sábado 29 de octubre de 1960, por el presidente Manuel Prado, bajo el nombre de Aeropuerto Internacional de Lima-Callao. Al día siguiente entró en funcionamiento con el ingreso y salida de 'un avión jet'. "El lunes y el martes aterrizaron aviones de la línea PANAGRA. Seguían vuelos de Air France, Braniff, KLM y Canadian Pacific. Tres meses después, aterrizarían las naves de firmas peruanas y latinoamericanas como APSA, APA, Línea Aeropostal Venezolana, Faucett, Satco y Lan-Chile", recoge el diario El Peruano. Desde la Plaza San Martín, las unidades del Servicio Municipal de Transportes comenzaron a hacer el flamante recorrido directo al aeropuerto a tres soles.

Durante el gobierno de Fernando Belaunde Terry, el aeropuerto pasó por cambios significativos. Las obras de modernización iniciaron en 1964 y fueron diseñadas por los arquitectos peruanos Carlos Arana, Antenor Orrego, Jian Torres, Miguel Bao y Luis Vásquez. Por ese entonces, había una corriente a favor de la reivindicación histórica de la aviación nacional y se decidió cambiar el nombre del aeródromo en homenaje a Jorge Chávez Dartnell, el primer hombre en cruzar los Alpes con un monoplano.

El 30 de diciembre de 1965, el presidente Belaunde Terry, junto a sus ministros, el alcalde de Lima, el presidente del directorio de CORPAC (Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial) y el cardenal Juan Landázuri presentó al país (y posteriormente al mundo) el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La flamante construcción recibía un flujo de 10,000 personas, y su enorme torre de control alumbraba la pista de dos millones y medio de metros

⁶ <https://peru.info/es-pe/turismo/blogperu/3/17/conoce-la-historia-del-aeropuerto-internacional-jorge-chavez--uno-de-los-mas-premiados-de-sudamerica>

cuadrados. En su época, fue considerado como uno de los más modernos aeropuertos de América Latina debido a su premiada arquitectura.

Principales productos exportados⁷

- **Agroexportaciones:** Perú destaca en el transporte aéreo de productos agrícolas como espárragos, mangos y arándanos, que requieren transporte rápido para mantener su frescura. Los arándanos, por ejemplo, generaron más de USD 1.400 millones en exportaciones en 2024, posicionando al país como uno de los principales proveedores mundiales de este producto.
- **Pesca:** Pescados y mariscos frescos, como el mahi-mahi, son transportados por vía aérea hacia mercados exigentes como Japón y la Unión Europea. Este medio asegura la calidad y frescura necesarias para satisfacer la alta demanda de estos productos.

Flores y perecederos: Durante temporadas como San Valentín, se exportan flores a Estados Unidos y Europa. Utilizando una planta de agua fría en el aeropuerto que cuenta con 4500 toneladas de refrigeración y de aire acondicionado (HVAC), para la mantención de la temperatura de los productos.

- **Minerales:** El transporte aéreo es fundamental para la exportación de minerales refinados como oro y plata, productos de alto valor utilizados en joyería y tecnología. Estos minerales llegan principalmente a mercados en Europa y Asia, donde la rapidez y seguridad son factores críticos para garantizar su competitividad.

Principales productos importados

- **Equipos electrónicos:** Productos como laptops, teléfonos móviles y componentes tecnológicos, provenientes de Estados Unidos, China y Japón, llegan por vía aérea a Perú. Este método garantiza tiempos de entrega rápidos, abasteciendo de manera eficiente tanto a consumidores como a empresas locales.
- **Productos farmacéuticos:** Medicamentos y vacunas, esenciales para el sistema de salud del país, requieren un manejo especializado para mantener su integridad durante el transporte aéreo.
- **Insumos industriales:** Máquinas, herramientas y piezas para sectores como minería y construcción llegan a través del Jorge Chávez, apoyando el desarrollo de la infraestructura y la industria local.

⁷ <https://klog.co/blog/aeropuerto-jorge-chavez-historia-e-impacto-en-el-comercio-peruano>



Después de 60 años al servicio del país, el antiguo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez cerró oficialmente sus puertas a la 01:00 a.m. del 1 de junio, tras haber movilizado cerca de 400 millones de pasajeros y registrado alrededor de 4 millones de operaciones aéreas desde su inauguración en 1965. La clausura de esta infraestructura constituye un hito en la historia del transporte aéreo nacional y regional.

Los últimos vuelos en despegar fueron el LPE2478 con destino a Los Ángeles de los Estados Unidos y LAN523 con rumbo a Santiago de Chile, mientras que el último en aterrizar fue el LPE2233 procedente de Iquitos. Estos vuelos marcaron el cierre definitivo de un espacio que fue testigo del desarrollo del Perú, de muchas despedidas y reencuentros, de sueños que despegaron y de millones de historias personales.

La jornada culminó con un acto simbólico cargado de significado: el apagado progresivo de las luces del terminal, sellando así el final de una infraestructura que acompañó al país durante generaciones. Esta acción de cierre dio paso a la fase de inicio de operaciones integrales del nuevo terminal de pasajeros, que desde ahora se convierte en el centro exclusivo de todas las operaciones nacionales e internacionales.

El nuevo aeropuerto Jorge Chávez cuenta con mayor capacidad, tecnología de punta, estándares internacionales de servicio y espacios diseñados para una experiencia aeroportuaria moderna, segura y eficiente. Su operación responde a la creciente demanda de conectividad aérea del Perú, al dinamismo del turismo y al rol estratégico del país en la región.

Nuevo aeropuerto Jorge Chávez⁸:

Desde 2018, se ejecuta la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en terrenos cedidos por el Estado peruano. Según cifras oficiales del Gobierno, la inversión es de más de US\$ 2,000 millones y se estima generará más de US\$ 500 millones a nuestra economía solo en el primer año de funcionamiento.

El 1 de junio el nuevo aeropuerto inició sus operaciones entre gran expectativa y al 100% de sus capacidades, luego que su inauguración se postergara varias veces debido a pruebas de funcionalidad incompletas. A pesar del periodo de marcha blanca -que se realizó con más de 19 mil pasajeros y cerca de 7,700 maletas-, persisten falencias en materia de planificación interinstitucional. Aunque las expectativas y proyección son ambiciosas, los problemas de seguridad aérea, accesibilidad y transporte han puesto sobre la mesa una ejecución fragmentada y poco integrada del proyecto.

La situación es sumamente crítica por el posible colapso que se generaría en las vías cercanas al aeropuerto una vez que inicie la operación total de vuelos

⁸ <https://puntoedu.pucp.edu.pe/coyuntura/inauguracion-del-aeropuerto-jorge-chavez-como-despegara-esta-megainversion/>

nacionales e internacionales", advirtió el viernes 30 de mayo la Defensoría del Pueblo en un comunicado emitido a menos de 48 horas del traspaso total de operaciones, programada para la 1 p.m. del 1 de junio. En el mismo pronunciamiento se exhorta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), entidad encargada de liderar las obras viales para garantizar una adecuada conexión con el terminal, subsanar las falencias e implementar accesos adicionales.

El proyecto, que responde al agotamiento de la capacidad del antiguo aeródromo que operaba desde 1960, trae consigo significativas mejoras tecnológicas y operativas. Entre ellas destacan su superficie de 270,000 m² y 46 puertas de embarque, que triplican la capacidad del anterior aeropuerto. Sin embargo, la falta de conexión funcional entre las terminales, así como la ausencia de una estrategia que aproveche su complementariedad, por ejemplo, para diferenciar vuelos nacionales e internacionales, limita seriamente su eficiencia.

El comunicado de la Defensoría del Pueblo recoge la preocupación sobre la accesibilidad del nuevo aeropuerto. Al respecto, Krishan Barr, quien tiene un máster en planificación urbana y regional por la Technische Universität Berlín (Alemania), señala que la falta de vías adecuadas, la escasa integración con el transporte público y la infraestructura peatonal limitada dificultan la conexión eficiente con la ciudad.

La desconexión del aeropuerto con nuestra ciudad es su principal talón de Aquiles. Así lo ha reconocido incluso la misma Lima Airport Partners (LAP), empresa que opera el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. "LAP ha venido solicitando e insistiendo en estas ampliaciones (de vías de ingreso) y del Metro de Lima, desde el 2016. Lamentablemente, no ha sido factible ni la estación del metro, ni la ampliación de la Línea Amarilla, que son dos accesos que deberíamos tener", señaló el gerente de planeamiento financiero de LAP, Juan Marcos Venegas, en una entrevista a Radio Exitosa el pasado 29 de mayo.

Defensoría del Pueblo - sobre el nuevo aeropuerto Jorge Chávez⁹:

Entre las deficiencias advertidas se encuentra la ausencia de medios idóneos para brindar información a los pasajeros sobre las rutas para ingresar y salir del aeropuerto, así como para la ubicación y disponibilidad de estacionamientos al interior del terminal. A ello se suma que la señalética interna no contribuye a orientar a los pasajeros en su desplazamiento hacia las zonas de embarque, registro de equipaje y servicios higiénicos. Ello pudo ser observado el primer día de operaciones, lo que generó confusión y aglomeraciones en los pasillos minutos antes de que partieran los primeros vuelos.

⁹ <https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-urge-intervencion-de-mtc-lap-y-atu-para-garantizar-servicio-de-calidad-en-nuevo-aeropuerto-jorge-chavez/>

De igual modo, el primer día de operaciones se verificó algunos inconvenientes en el funcionamiento de los ascensores, plataformas eléctricas, máquinas de *check-in* o de registro de pasajeros, servicios higiénicos sin acceso a agua y áreas con obras inconclusas. Asimismo, se apreció una insuficiente disponibilidad de bancas en la zona de espera y de sillas de ruedas para personas adultas mayores y con discapacidad, encontrándose a pasajeros con movilidad reducida que debían esperar en el piso ante la falta de facilidades para asegurar su desplazamiento.

Sin embargo, la insatisfacción mayor que sufrieron los pasajeros se produjo entre el lunes 2 y martes 3 de junio del presente año, ante la cancelación y reprogramación que van sumando más de 24 vuelos nacionales e internacionales, lo que afectó a más de 2500 pasajeros como consecuencia de problemas en el proceso de abastecimiento y recarga de combustible para los aviones, originando a su vez el colapso de las zonas de embarque y estacionamiento.



En cuanto al servicio de transporte público Aero directo, única alternativa al servicio de taxi para ingresar y salir del aeropuerto, se advirtió que los buses asignados, además de ser insuficientes, aún no encuentran regularidad en las frecuencias de sus rutas, a lo cual se suma la poca claridad sobre las tarifas y modalidades de pago, hechos que perjudican a los usuarios. Durante la supervisión desplegada en los últimos días también se constató la falta de iluminación en los paraderos y de zonas con protección ante las lluvias, así como aglomeraciones en las filas para pagar el servicio y abordar los buses.

Ante estos hechos, la Defensoría del Pueblo exhorta a LAP y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a disponer medidas inmediatas que permitan mejorar los diversos servicios que se prestan al interior del aeropuerto, así como garantizar la continuidad y seguridad del sistema de abastecimiento de combustible a las aeronaves, para evitar nuevas postergaciones y cancelaciones de vuelos y la vulneración de los derechos de los usuarios.

Asimismo, exhorta a que, en coordinación con la Municipalidad Provincial del Callao, el MTC disponga una mejor señalización de las rutas que conducen al nuevo aeropuerto en las avenidas Faucett, Nuevo Aeropuerto y Santa Rosa, así como mejorar la semaforización y garantizar la presencia de efectivos de la Policía de Tránsito en estas zonas a fin de orientar a los conductores y evitar un mayor tráfico vehicular. Finalmente, exhortar a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) a fiscalizar y adoptar medidas frente a las deficiencias en el servicio Aero directo, la Defensoría del Pueblo reitera al MTC la necesidad de implementar nuevos accesos vehiculares y peatonales al nuevo aeropuerto, tal como fue requerido con anterioridad a su inauguración, a fin de mejorar el servicio que se brinda a los usuarios del nuevo terminal aéreo y a la comunidad en general.

El Perú cuenta con 125 aeródromos, 67 aeródromos son de propiedad Pública y 58 aeródromos de propiedad Privada¹⁰. Asimismo, el Estado otorgó 19 aeródromos en concesión (A. I. Internacional Jorge Chávez y Aeropuertos Regionales y Provinciales Grupo I y II). De los aeródromos Públicos No Concesionados, 29 aeródromos están a cargo de CORPAC S.A. y el resto de los aeródromos están a cargo de los Gobiernos Subnacionales y otras entidades.

El D.S. No 019-2007-MTC establece la jerarquización de la infraestructura aeroportuaria de propiedad pública, en referencia a su alcance territorial, y se constituye en: 23 Aeródromos Nacionales a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 18 Aeródromos Regionales a cargo de los Gobierno Regionales y 26 Aeródromos Locales a cargo de Gobiernos Locales. La red de transporte aéreo funciona de manera radial. Lima Metropolitana opera como el HUB principal que articula el resto de las terminales y concentra casi todos los flujos.

Los aeropuertos nacionales concesionados corresponden a los terminales aéreos de Tumbes, Talara, Piura, Chiclayo, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Trujillo, Cajamarca, Anta, Pucallpa y Pisco, Ayacucho, Andahuaylas, Puerto Maldonado, Arequipa, Juliaca y Tacna. La empresa estatal CORPAC tiene 4 aeropuertos de jerarquía nacional (Huánuco, Jaén, Jauja y Cusco) bajo su responsabilidad. El más importante de esos aeropuertos es el del Cusco. Dado que el Machu Picchu es el principal atractivo turístico del país.

Al 2022 se espera proveer una mayor oferta de empresas aéreas para el transporte de pasajeros, el incremento de frecuencias, la apertura de nuevos destinos y tarifas competitivas originará el incremento del flujo de pasajeros por vía aérea, incluyendo aquellos con fines turísticos. Adicionalmente, las mejoras en los aeropuertos concesionados también favorecen a las operaciones de las aeronaves por el mayor confort y seguridad, los que a su vez se ve reflejado en las mayores facilidades para los pasajeros en los terminales; asimismo, se propiciará que los operadores aeroportuarios presten mayor atención al tratamiento de la carga aérea, mejoren los procesos del flujo de la carga a través de la automatización, mejoren las instalaciones para carga en frío, tarifas competitivas, etc.

Para ello el MTC se ha propuesto los siguientes retos al 2022:

Aeropuerto internacional Jorge Chávez

- Culminación de la segunda pista de aterrizaje e inicio de la construcción del terminal de pasajeros, permitiendo atender la demanda proyectada de 30.9 millones de pasajeros.

Primer grupo de aeropuertos - Rehabilitación de los pavimentos de los Aeropuertos de Chiclayo y Piura. - Optimización del terminal de pasajeros de los

¹⁰ [https://portal.mtc.gob.pe/nosotros/documentos/pei/PEI\(2018-2022\).pdf](https://portal.mtc.gob.pe/nosotros/documentos/pei/PEI(2018-2022).pdf)

aeropuertos de Trujillo, Cajamarca y Piura, - Inicio de las obras de rehabilitación de los pavimentos de los Aeropuertos Iquitos y Pucallpa.

Segundo grupo de aeropuertos

- Rehabilitación y mejoramiento de los pavimentos del aeropuerto de Juliaca.

Tercer grupo de aeropuertos

- Concesión del Tercer grupo de aeropuertos conformado por Ilo, Jaén, Jauja, Huánuco, Chimbote, Yurimaguas, Rioja, Tingo María; el MTC está promoviendo la apertura de ventanas para la presentación de una iniciativa privada a fin de llevar a cabo el mejoramiento de cada aeropuerto.

Aeropuerto Internacional Velasco Astete del Cusco

- Ampliación y mejoramiento del terminal de pasajeros, así como la plataforma y servicios conexos como la torre de control y ayudas a la navegación, lo que permitirá incrementar la capacidad de pasajeros.

Aeropuerto Internacional de Chinchero

- Ejecución del proyecto del aeropuerto Internacional de Chinchero. Aeropuertos Amazónicos - Trabajos de rehabilitación de los aeródromos amazónicos, en los siguientes aeropuertos: Caballococha, El Estrecho, Colonia Angamos, Breu, Sepahua, Atalaya, Puerto Esperanza y Yurimaguas.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico - OCDE

La OCDE, en su estudio Gobernanza de Reguladores - Impulsando el desarrollo del Regulador de Infraestructura de transporte de Perú (2020),¹¹ examinan los mecanismos de gobernanza externa e interna del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) de Perú y se presentan recomendaciones sobre políticas públicas dirigidas a mejorar el desempeño de dicho organismo regulador.

Además, señala que la OCDE ha desarrollado un marco para evaluar y fortalecer el desempeño organizacional y las estructuras de gobernanza de los reguladores económicos. El marco analiza la gobernanza interna y externa, incluyendo sus estructuras organizacionales, comportamiento, rendición de cuentas, procesos de negocio, presentación de reportes y la gestión del desempeño; así como, la claridad del rol, sus relaciones, y la distribución de poderes y responsabilidades con otros actores gubernamentales y no gubernamentales.

El Marco para la Evaluación del Desempeño de los Reguladores Económicos de la OCDE (PAFER, por sus siglas en inglés), se basa en los Principios de Buena Práctica de los Reguladores Económicos de la OCDE, los cuales proponen un marco global de gobernanza para impulsar la mejora de su desempeño. Este

¹¹ https://www.oecd.org/content/dam/oecd/es/publications/reports/2020/02/driving-performance-at-peru-s-transport-infrastructure-regulator_70f55b37/6b95ee9b-es.pdf

informe aplica la metodología PAFER al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). El reporte está nutrido del conocimiento adquirido por el Secretariado de la OCDE durante los estudios PAFER del regulador de telecomunicaciones de Perú (Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones, OSIPTEL), y del regulador de energía y minería (Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería, Osinergmin), los cuales fueron publicados en el 2019.

El OSITRAN tiene un mandato único en Perú. Su función principal es vigilar la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público a través de la supervisión del cumplimiento de los contratos de concesión otorgados por el estado peruano. Este reporte encuentra que los actores interesados reconocen la capacidad técnica del regulador, a quien se le ha encargado supervisar un número creciente de contratos a través de los años: el volumen total de contratos aumentó de USD 3.1 billones en 2006, a USD 15.2 billones en 2018. Sin embargo, el regulador opera en un contexto nacional complejo, donde reconstruir la confianza en las instituciones públicas constituye un desafío clave. Este informe subraya la importancia de crear un marco estratégico renovado que fortalezca la cultura interna del regulador y su sentido de propósito, y que a su vez pueda ser la base de relaciones renovadas con actores externos. El informe recomienda también potenciar los reportes de desempeño, implementar una estrategia consolidada de integridad e incrementar la eficiencia de las actividades de supervisión y fiscalización. Finalmente, este informe recomienda que los cuatro reguladores económicos de Perú trabajen juntos más eficazmente para compartir las mejores prácticas y para afrontar los retos comunes.

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) fue creado en 1998 como el regulador de infraestructura en el Perú. Este regulador supervisa el cumplimiento de los contratos de concesión en diversos sectores (aeropuertos, puertos, ferrovías, carreteras e hidrovías). Durante los últimos 20 años, el OSITRAN ha contribuido a la implementación de proyectos de importancia estratégica y económica en el Perú. Hoy en día, al igual que muchas otras entidades públicas peruanas, este regulador opera en un entorno sumamente complejo marcado por grandes escándalos de corrupción e inestabilidad política. La dirección del OSITRAN necesita reestablecer exitosamente la identidad del regulador para hacer frente a los desafíos, y para construir relaciones basadas en confianza y predictibilidad con los actores interesados. El OSITRAN puede aprovechar su madurez institucional como regulador para alcanzar estas metas y tiene la oportunidad de liderar con el ejemplo dentro de la administración pública peruana durante estos tiempos difíciles para el país.

Así algunos de los indicadores del estudio Gobernanza de Reguladores - Impulsando el desarrollo del Regulador de Infraestructura de transporte de Perú (2020), del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, son:

a) Sobre el estatus y mandato:

El OSITRAN se estableció en 1998 para supervisar la inversión privada en la infraestructura de transporte de uso público y los sectores que se encuentran en su ámbito de competencia se han ampliado en los últimos 20 años. Al ser creado, el regulador recibió un mandato para cuatro sectores (aeropuertos, puertos, vías férreas y carreteras) y se le facultó para supervisar los contratos de concesión, fijar y revisar las tarifas de los servicios y aportar opiniones técnicas sin carácter vinculante sobre la infraestructura de transporte a escala nacional. En 2011 se añadió a la cartera del OSITRAN la supervisión de los servicios del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (el metro de Lima). Este último es el único sector en el que el organismo regula la prestación de servicios, pero sin capacidad de fijar y revisar las tarifas para pasajeros, que es competencia ministerial. En 2017 se agregó a la cartera del OSITRAN la Hidrovía Amazónica, la primera del país.

El OSITRAN tiene una importante función de supervisión de las Asociaciones Públicos Privadas (APP) que rigen la mayor parte de la infraestructura de transporte de Perú, aunque los contratos son redactados y otorgados por otros actores. Los contratos son suscritos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y redactados por Pro-Inversión, en coordinación con el MTC. Dichos contratos pueden ser cofinanciados por el Estado o ser autónomos y depender solamente de inversiones privadas. Desde 2018, un nuevo proceso de diseño de contratos de APP faculta al OSITRAN para emitir opiniones sobre las versiones iniciales de los contratos: con anterioridad, esto solo podía hacerse ex post, una vez negociados y finalizados los contratos. El Consejo Directivo del OSITRAN puede emitir una opinión técnica previa sobre los contratos de concesión a solicitud de Pro-Inversión, así como sobre cualquier modificación del contrato a solicitud del MTC. Si bien dichas opiniones no son vinculantes, el regulador informa que en su mayoría sus opiniones se toman en cuenta. Por ley, el OSITRAN posee la facultad exclusiva de interpretar los contratos en caso de controversia. Por lo general, las tarifas son establecidas por contratos de concesión y, por consiguiente, principalmente por Pro-Inversión y el MTC; sin embargo, en algunos casos en los contratos se asigna esta función al OSITRAN durante la implementación (por ejemplo, en el caso de tres contratos de concesión terrestres, el OSITRAN define el nivel de los peajes).

Recomendaciones:

- Revisar la misión y la visión del OSITRAN de manera participativa con miras a lograr un futuro más inspirador, alentador y unificador para el regulador. Esta oportunidad puede usarse para emprender un "nuevo comienzo" para el organismo y formar la base para una cultura interna fortalecida y relaciones más eficaces y basadas en la confianza con los actores externos. Esta revisión deberá ser encabezada de manera unificada por la dirigencia y la alta administración del OSITRAN y solicitar la participación empoderada del personal de todos los niveles de la organización.



- Consolidar una estrategia orientada a impulsar la cultura interna y la identidad del OSITRAN. Eso incluirá continuar iniciativas como el "Diagnóstico Cualitativo y Cuantitativo de Brecha Cultural" y el "Plan de Alineamiento Cultural en OSITRAN", pero también reunir las en el marco de una política coherente que resulte fácil de entender para el personal, fácil de supervisar y que se reporte a los empleados de manera transparente, centrándose en el mayor grado posible en el impacto y los resultados (cambios en actitud o comportamiento) más que en los insumos (número de sesiones de capacitación, entre otros).
- Diseñar e implementar una estrategia y un plan de comunicaciones de la nueva visión, misión y marco estratégico del OSITRAN, con distintas actividades y objetivos para los actores internos y externos. La estrategia requerirá un presupuesto y recursos especiales para su puesta en marcha.
- Implementar un claro foco de interés estratégico de las actividades del OSITRAN en los resultados del sector, la economía y la sociedad. Eso incluirá un uso más focalizado de los recursos restringidos y técnicos del regulador. También podría incluir evaluar cómo pueden algunas tareas de supervisión delegarse a terceras partes o ser implementadas directamente por concesionarios, al aplicar los principios de inspección basada en hechos, centrada en riesgos y proporcionalidad.
- Garantizar que la mayor focalización del OSITRAN en los usuarios se base en la evaluación del posible impacto en la carga de trabajo (por ejemplo, en el área de reclamos de usuarios) y que el enfoque a la protección del usuario armonice en todas las gerencias del OSITRAN. También sería esencial coordinarse con otras entidades públicas con responsabilidades en esta área.

b) Sobre la Coordinación Institucional:

Las responsabilidades de planificación y regulación de la infraestructura y los servicios de transporte son compartidas entre muchos organismos públicos que cuentan con una limitada coordinación estructurada, lo cual dificulta la transparencia y la previsibilidad. La política para el sector del transporte es establecida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). ProInversión diseña los contratos en coordinación con el MTC, proceso al cual el OSITRAN puede contribuir con opiniones técnicas no vinculantes. El OSITRAN interactúa con regularidad con el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) en asuntos de protección al consumidor y competencia. Desde 2018, la Contraloría General de la República (CGR), la institución suprema de control es uno de los organismos públicos a los que por ley se requiere que emitan opiniones sobre contratos preliminares. Además, la CGR interactúa con el OSITRAN al llevar a cabo sus funciones de control ex post. Hasta ahora, sin mecanismos estructurados establecidos, la interacción con otras entidades es informal y a menudo depende de las relaciones personales. Este complejo sistema de



gobernanza crea posibles duplicidades y en algunas áreas, falta de claridad respecto a las funciones respectivas, en la negociación y supervisión de los contratos de concesión.

La escasa previsibilidad de las solicitudes por parte del MTC genera estrés sobre los recursos del regulador. En general, las interacciones entre el regulador y el ministerio competente son fluidas y el MTC periódicamente (de manera formal e informal) solicita opiniones técnicas del regulador. El MTC suele proporcionar un margen de 10 a 15 días para que el OSITRAN responda a sus solicitudes, lo cual da poco tiempo para planificar y ejerce presión sobre los recursos del regulador. Puede resultarle difícil a este último cumplir de manera oportuna y el OSITRAN informa que a menudo necesita pedir prórrogas para poder responder

Recomendaciones

- 
- Abogar por una coordinación más estructurada y eficaz entre las entidades públicas implicadas en la planificación y la supervisión de la infraestructura de transporte y la inversión privada, en aras de fomentar la previsibilidad, la transparencia y la confianza en una forma que respete la independencia de las decisiones regulatorias del OSITRAN.
 - Exigir activamente la creación de la plataforma de coordinación MTC-OSITRAN, con el fin de brindar notificación anticipada de solicitudes futuras del MTC a las que el regulador deberá responder. Además de crear un programa de trabajo previsible y transparente, dicha plataforma se utilizará para analizar y definir un periodo más prolongado de preparación de las opiniones técnicas por parte del regulador (de 10 a 15 días en la actualidad).
 - Formalizar la buena coordinación operativa actual con otros organismos públicos mediante protocolos, grupos de trabajo regulares o memoranda de entendimiento y ofrecer mecanismos de coordinación más estructurados y permanentes.
 - Abogar por establecer una relación colaborativa con la CGR, con miras a salvaguardar las decisiones regulatorias independientes y a la vez cumplir con los requerimientos del órgano de control.
 - Establecer un foro de reguladores económicos de Perú para armonizar la comunicación externa respecto a la función de los reguladores económicos, compartir buenas prácticas (por ejemplo, el uso de herramientas de gestión regulatoria) y promover en conjunto la pertinencia de temas relacionados con la gobernanza. La dirigencia del grupo podría alternarse entre las autoridades regulatorias y el grupo tendrá que concentrarse en actividades y asuntos pendientes concretos, más que en establecer un sistema burocrático de colaboración.

c) Sobre los Recursos Financieros:

El OSITRAN es financiado mayormente con recursos recibidos del sector regulado, pero este ingreso se ha reducido y el regulador siente que sus fondos son insuficientes. La LMOR establece que todos los organismos reguladores serán financiados por el sector regulado hasta 1% del ingreso del operador (aporte por regulación). Para el OSITRAN, el Decreto Supremo núm. 104-2003-PCM estipula contribuciones al nivel máximo de 1% a partir del 1 de enero de 2004 (en tanto que, en otros sectores, los reguladores reciben menos de 1% del ingreso del sector). El mismo nivel aplica para todos los subsectores de transporte que dependen del OSITRAN, excepto el metro de Lima, caso en el que el OSITRAN recibe hasta 2% de ingresos. En términos reales, entre 2017 y 2018, el presupuesto anual inicial del OSITRAN bajó 15%. De acuerdo con el OSITRAN, esto se explica por la disminución del ingreso de la industria, por un lado, y por una baja ejecución del presupuesto por parte de dicho regulador en años anteriores, por otro lado. Lo anterior fue tomado en cuenta por el MEF al decidir la asignación de presupuesto del OSITRAN. La ejecución del presupuesto por este último disminuyó a menos de 80% en 2016 y 2017 (de casi 100% en 2015) debido a un cambio en la dirigencia ocurrido en 2017.

La disponibilidad presupuestaria y la autonomía para gestionar los recursos son limitadas por las reglas del gobierno central y las recientes medidas de austeridad. Desde 2017, la Ley de Equilibrio Financiero requiere a todas las instituciones públicas que transfieran al Tesoro Público los fondos excedentes que no se ejecuten en un cierto año fiscal. El gobierno renovó esta medida para 2018 y 2019. Antes, los reguladores del sector podían conservar los fondos no ejecutados y acumularlos libremente a actividades financieras en los siguientes años. Puesto que la ejecución del presupuesto por parte del OSITRAN algunas veces se ha ubicado en menos de 80%, los fondos no utilizados se han enviado al Tesoro Público. Esta práctica limita la autonomía del regulador para gestionar sus recursos y dirige el ingreso de las instituciones reguladas a financiar actividades gubernamentales generales y no las del sector regulado. Además, la PCM tiene poder de decisión sobre algunas asignaciones presupuestarias, entre ellas la aprobación de viajes al extranjero con fines de representación institucional, los cuales se han limitado actualmente por medidas de austeridad.

Recomendaciones

- En vista de la incertidumbre relativa al financiamiento, garantizar una priorización adecuada de actividades durante la etapa de elaboración de presupuesto y planificación al establecer planes de trabajo anuales (plan operativo institucional, POI); un enfoque estratégico más claro en los resultados puede brindar una oportunidad para esta práctica.
- Incorporar principios de recuperación de costos de actividades regulatorias, utilizados por muchos reguladores económicos de los países de la OCDE, en el ejercicio de elaboración del presupuesto.



- Si los excedentes del presupuesto que ahora se transfieren al ministerio se devuelven al regulador, y cuando esto se haga, aumentar la transparencia en torno al uso de los fondos durante el siguiente ciclo financiero. Esta práctica será importante para mostrar que los fondos no utilizados recaudados de la industria no son retenidos durante largo tiempo por el regulador, sino, más bien, se ejecutan rápidamente en actividades de financiamiento que beneficiarán al sector o, en el grado que sea posible, se utilizan para disminuir la carga financiera para las instituciones reguladas siguiendo un modelo de recuperación de costos.
- Documentar y compartir los impactos directos de las restricciones y medidas de la administración central que afectan el modelo de financiamiento, la gestión financiera y las actividades del OSITRAN.
- Participar en un debate documentado y basado en evidencia con actores pertinentes respecto a la necesidad de tener recursos adicionales cuando se asignen nuevas funciones o tareas al regulador (por ejemplo, la supervisión de la concesión del Metro de Lima).
- Con base en el principio de utilizar los ingresos de la industria para recuperar los costos de actividades regulatorias, abogar junto con otros reguladores económicos por una revisión de las restricciones legales en materia financiera y de recursos humanos, incluidos límites máximos, decisiones ministeriales sobre asignaciones presupuestarias, absorción de cantidades acumuladas del presupuesto de los reguladores económicos, entre otros.

d) Sobre la Integridad y conflicto de intereses:

El OSITRAN expresó su firme compromiso de actuar como líder en la administración pública peruana respecto a las medidas anticorrupción y ha trascendido los requerimientos del gobierno central para alcanzar este objetivo. El contexto nacional actual destaca la importancia de adoptar medidas firmes en todo el sector público para promover una cultura de rendición de cuentas y transparencia. El OSITRAN emprendió diversas iniciativas con esto en mente.

La importancia estratégica declarada de estas medidas actualmente está debilitada por una aparente falta de articulación en su implementación y la comunicación de los resultados. Las medidas en vigor combinan una serie de requerimientos de toda la administración pública y medidas específicas adoptadas por el OSITRAN. Se acompañan de cierta capacitación, pero parece haber poco seguimiento a los resultados de la actividad de concienciación, pues la vigilancia se centra en los insumos (por ejemplo, el número de sesiones de capacitación). Además, las personas que ahora dedican su tiempo a promover la agenda de integridad y anticorrupción en el interior de la organización aparentemente lo hacen además de su "trabajo diario". Si bien esto garantiza la apropiación de varias áreas de la organización, ejerce presión sobre los recursos



y puede debilitar la importancia estratégica de esta agenda para la dirigencia del OSITRAN.

Recomendaciones:

- Consolidar las diversas políticas e iniciativas de integridad, anticorrupción y ética del OSITRAN dentro de un solo marco. Esta estrategia consolidada (modelo de integridad institucional) deberá tener una meta general y objetivos claros que apunten mucho más allá de los requerimientos del gobierno central.
- Consolidar la protección de los denunciantes y los mecanismos y políticas de denuncia.
- Desarrollar, como parte del modelo de integridad institucional, un código de conducta especial del OSITRAN, que armonice con la Recomendación de la OCDE sobre Integridad Pública.
- Desarrollar y poner en marcha un enfoque de política a los conflictos de intereses de los participantes que puedan surgir en los procesos de participación de los actores para protegerse de la captura.
- Garantizar la constancia y la continuidad del apoyo y la comunicación de los objetivos y la implementación del modelo de integridad institucional y la política de denuncias, por parte de la dirigencia y la alta administración del OSITRAN. Esto deberá incluir enviar mensajes congruentes desde la alta dirección (por ejemplo, boletines informativos, discursos de alto nivel para los empleados, intranet organizacional, memoranda y medios sociales, entre otros), así como guiar con el ejemplo la revelación de posibles conflictos de interés y comportarse con transparencia. Esto podría empezar con medidas sencillas como ratificar una revelación de posibles conflictos de interés anualmente o cada vez que un nuevo proceso comienza.
- Desarrollar y poner en marcha una estrategia interna e integral de comunicaciones y capacitación como parte del modelo de integridad institucional y una política de denuncias dirigida a concienciar sobre las medidas existentes y asegurar la aceptación de los involucrados; además, informar de los resultados y las actividades de manera transparente. Es recomendable asignar los recursos adecuados para el diseño y la implementación de las actividades de comunicación y capacitación.
- Asignar recursos y personal especializados a la implementación de la estrategia, incluido un miembro específico del personal para dirigir esta etapa ("oficial en jefe de integridad"). Además de dotar de personal específico, deberán asignarse suficientes recursos financieros a: actividades de concienciación para el personal y las instituciones reguladas, capacitación, supervisión, seguimiento y revisión del modelo de integridad institucional y



la política de denuncias para garantizar una implementación eficaz, en línea con las recomendaciones de la OCDE relativas a las oficinas de integridad institucional en Perú

e) Sobre la participación de los actores interesados:

La mayor concentración del regulador en la protección al consumidor y la satisfacción del usuario se ha traducido en una participación de los actores periódica y decidida. El OSITRAN cuenta con varios Consejos de Usuarios nacionales y regionales que reportan altos niveles de satisfacción al participar con el OSITRAN recurriendo a los procedimientos y mecanismos existentes. El presidente del Consejo Directivo convoca a la elección de los miembros de los Consejos de Usuarios para un periodo bianual y la Gerencia de Atención al Usuario (GAU) se desempeña como Secretaría Técnica durante las sesiones de dichos consejos. El regulador convoca a por lo menos dos sesiones ordinarias de los Consejos de Usuarios al año para brindar información pertinente sobre las infraestructuras concesionadas, así como para reunir las principales solicitudes presentadas por los miembros de los Consejos de Usuarios. La agenda se prepara en coordinación con el presidente o con el gerente general, según convenga.

El OSITRAN constantemente colabora con instituciones reguladas mediante consultas obligatorias por escrito y audiencias públicas sobre tarifas y proyectos regulatorios, pero no existe una consulta sistemática en etapas iniciales. Las consultas pueden realizarse bien sea antes o después de decidir emitir una regulación. También se llevan a cabo reuniones privadas con entidades reguladas y organizaciones representantes de usuarios, a su solicitud, para compartir comentarios sobre las propuestas de tarifas.

El OSITRAN prepara de manera sistemática una matriz de comentarios que reúne los planteados por los actores con una evaluación sobre si se les considera y cómo. El OSITRAN asigna alta prioridad a la transparencia en sus actividades y en la toma de decisiones. Tiene el compromiso de publicar todas las decisiones regulatorias, de supervisión y normativas en su sitio web, con el sustento de información no confidencial pertinente utilizada para dictar dichos fallos. Asimismo, publica en su sitio web información sobre sus actividades, incluida una lista de las reuniones realizadas y de los asistentes, y utiliza las redes sociales para difundir material informativo a una gran audiencia. Por último, las entidades y los Consejos de Usuarios están satisfechos con la disponibilidad y la accesibilidad de los datos y la información utilizados por el Consejo Directivo para tomar decisiones.

Recomendaciones:

- Compartir con otros reguladores peruanos y del ámbito internacional la experiencia del Consejo de Usuarios y las buenas prácticas.
- Alinearse con las mejores prácticas en materia de consulta pública y ofrecer de manera sistemática retroalimentación ante los comentarios recibidos.

f) Sobre la Supervisión y Fiscalización:

El OSITRAN se encarga de supervisar el cumplimiento de todas las obligaciones establecidas en 32 contratos de concesión, lo que convierte en un reto la priorización y la gestión de recursos. El regulador supervisa un gran número de obligaciones de 32 contratos de concesión en cinco diferentes sectores, incluyendo las de construcción de las infraestructuras. El regulador considera que las inspecciones permanentes sobre el terreno son la mejor estrategia para cumplir con este mandato. Por consiguiente, dedica un alto porcentaje de sus recursos a la supervisión y la inspección (de hecho, de 310 miembros del personal de OSITRAN, 125 se centran en labores de supervisión y fiscalización). Dada la importante cantidad de recursos necesarios para dichas actividades, el PEI 2018-2022 establece como uno de los siete objetivos estratégicos el de "optimizar las actividades de supervisión e inspección".

Al asignar prioridades, el regulador suele responder a los reclamos de los usuarios y también priorizar la inspección de infracciones de las obligaciones contractuales clave. De acuerdo con el Plan Anual de Supervisión 2019, el regulador prioriza las actividades de supervisión e inspección que garantizan la provisión adecuada de servicios para usuarios. En dicho plan se describen los tipos de inspecciones, los niveles de servicio y las obligaciones supervisadas por infraestructura y concesionario. No obstante, carece de una clara estrategia de priorización y un enfoque basado en riesgos más armonizado con las mejores prácticas internacionales en esta área.

La supervisión y fiscalización son funciones centrales del OSITRAN y las entidades reguladas perciben al OSITRAN como autoridad sancionadora. El presupuesto de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN representa 43% del Presupuesto Institucional Modificado y 40% del personal del OSITRAN trabaja en ella. Si bien el OSITRAN puede brindar la oportunidad de corregir una infracción sin aplicar sanciones y penalidades, el regulador recurre en gran medida a sancionar para lograr el cumplimiento. Sin embargo, el regulador reconoce la importancia de fortalecer la función de prevención y cumplimiento, y se orienta a lograr una estrategia en la que sancionar sea la última opción. Las entidades reguladas han expresado que les gustaría recibir más orientación del OSITRAN respecto a políticas operativas que cubran el cumplimiento, así como revisiones de aplicación y decisiones en general y la manera como se vigilará en particular su observancia de las regulaciones y los contratos. Eso contribuirá a que las entidades reguladas tengan confianza y

comprendan lo que se espera de ellas y cómo se supervisará, juzgará y aplicará en caso de infracciones de la ley o de un contrato.

Recomendaciones:

- Incrementar la eficiencia de la supervisión y fiscalización al priorizar mejor el uso de los recursos públicos. Trabajar con ahínco para convertirse en un organismo supervisor proactivo con una clara estrategia de priorización que tome en cuenta un enfoque basado en riesgos.
- Aumentar la eficiencia al adoptar una estrategia de supervisión y fiscalización dirigida a alcanzar el cumplimiento y basada en riesgos, y utilizar las soluciones que la tecnología regulatoria (regtech) ofrece.
- Aligerar la carga del personal del OSITRAN al aumentar de manera constante el uso de supervisores externos y mecanismos de reporte, así como al emplear soluciones ofrecidas por herramientas digitales y electrónicas.
- Continuar estudiando métodos del proceso de aplicación de sanciones para promover que el cumplimiento se logre usando sanciones solo como último recurso, con miras a alcanzar las conductas deseadas más que a castigar a las entidades reguladas.
- Proseguir la estandarización de criterios congruentes para realizar análisis (opiniones sobre contratos, modificaciones, aplicación de sanciones, entre otros) cuando sea posible, y emitirlos como resoluciones del Consejo para una transparencia y previsibilidad máximas.
- Considerar organizar actividades de sensibilización para las entidades reguladas respecto a cómo se vigilará su cumplimiento de las regulaciones y los contratos (por ejemplo, foros y material de divulgación en los medios).
- Desarrollar material de orientación que ayude a comprender estos aspectos y apoyar a las entidades reguladas a lograr el cumplimiento de contratos y regulaciones.
- Poner a disposición políticas operativas que cubran aspectos de cumplimiento, así como revisiones de inspecciones y decisiones.
- Aprovechar el Plan Anual de Supervisión para desarrollar una Estrategia de Supervisión y Fiscalización que garantice mayor transparencia en las inspecciones y sus resultados. Por ejemplo, el regulador podría utilizar el resultado de los procesos de sanciones administrativas o judiciales (una vez finalizados) para alentar a otras entidades reguladas a mejorar sus prácticas.



La estrategia podría reflejar prioridades de ejecución anuales para sustentar la toma de decisiones.

g) Sobre la Evaluación del desempeño de las entidades reguladas:

El OSITRAN reúne una gran cantidad de datos e información de las entidades reguladas y genera informes estadísticos de carácter periódico. La Declaración Estadística es la herramienta principal utilizada por el regulador para recabar información de las entidades reguladas. Hasta la fecha las entidades reguladas han presentado más de 16 000 declaraciones estadísticas. El OSITRAN informa sobre los contratos bajo su supervisión mediante varios canales diferentes, incluido un boletín informativo mensual en el que se resumen datos pertinentes (sobre tránsito, ingresos y tendencias) en cuatro sectores (sin incluir la Hidrovía Amazónica), los cuales se publican en su sitio web, así como informes estadísticos bimestrales más detallados que incluyen información de cada contrato de concesión. Los informes estadísticos sectoriales ilustran adecuadamente y con transparencia la evolución en el tiempo de los principales indicadores para cada concesionario.

El OSITRAN gestiona un cúmulo de datos y considera que carece de recursos suficientes para manejarlos de manera sistemática. Pese a la abundancia de información disponible, el OSITRAN no cuenta con las herramientas de TI pertinentes que permitirían gestionar mejor una base de datos. Además, si bien el regulador publica informes periódicos y documentos de trabajo sobre el tránsito y los ingresos relacionados con los contratos de concesión, no parece convertirlos en información o evidencia que podría utilizarse para guiar decisiones relativas al desarrollo y las políticas regionales. El OSITRAN está plenamente al tanto de estos retos y está empezando a implementar tecnologías de la información para gestionar de manera eficaz la información estadística sobre el desempeño de las entidades.

Recomendaciones:

- Utilizar la gran cantidad de información en poder del OSITRAN para participar con los concesionarios en la provisión de servicios, por ejemplo, mediante eventos públicos anuales, así como para formular evidencia del desempeño de las concesiones al Ejecutivo a favor de mejorar la regulación y las políticas.
- Adoptar un enfoque integral a la gestión de datos para evitar flujos de datos engorrosos y mejorar el intercambio de datos con las entidades reguladas.
- Continuar implementando tecnologías de información para gestionar con eficacia la información estadística sobre las entidades reguladas y el desempeño del sector.
- Reforzarse las herramientas de TI y analíticas en todas las gerencias, en particular en la GSF y en la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



(GRE), encargadas de revisar la información y generar reportes e indicadores.

h) Sobre la Evaluación al desempeño del Regulador:

El OSITRAN definió un plan estratégico institucional que no incluye objetivos para el sector o la política sectorial. Los siete objetivos del Plan Estratégico Institucional (PEI 2019-2022) se clasifican en dos categorías: prioridades de primer orden (tipo 1) y prioridades de segundo orden (tipo 2). En el PEI 2019-2022 las tres principales prioridades de la institución (tipo 1) se centran en optimizar las actividades de cumplimiento e inspección, optimizar la función regulatoria para beneficio de los ciudadanos y reforzar la protección de los usuarios. El objetivo número 7 (implementar la gestión de riesgo de desastres) es un requisito establecido por las reglas del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) y debe formar parte de los marcos estratégicos de todos los organismos públicos de Perú. Solo un objetivo (el 4: Reforzar los conocimientos por parte de los actores y los ciudadanos de la función del OSITRAN) contempla el impacto externo; los demás se enfocan en los procesos del OSITRAN y en su propio desempeño (objetivos de gestión o intermedios), lo cual propicia un marco estratégico que podría ser mejor balanceado.

Cada objetivo estratégico tiene diversas acciones estratégicas con un indicador por cada una. El PEI incorpora una matriz por objetivo estratégico, la cual incluye la descripción del objetivo en cuestión y su principal indicador, así como las acciones estratégicas y sus indicadores. La medición puede ser complicada debido al gran número de indicadores (41). Además, los indicadores de acción estratégica se centran sobre todo en la implementación de actividades, planes y proyectos. El seguimiento se realiza dos veces al año, a medio año y al final de este.

El OSITRAN ha trabajado arduamente en elaborar varios indicadores sofisticados, pero es posible que su seguimiento esté subutilizado para fines de transparencia. Si bien no se requiere que informe sobre estos indicadores, el OSITRAN podría emplearlos sobre todo para fines de gestión interna. Dado el foco interno de los objetivos y los indicadores, el enfoque de las actividades de seguimiento pasa por alto la oportunidad de vincular el desempeño del OSITRAN con el desempeño del sector (y, por tanto, el impacto de las actividades del regulador sobre la calidad de los servicios o el crecimiento económico).

Recomendaciones:

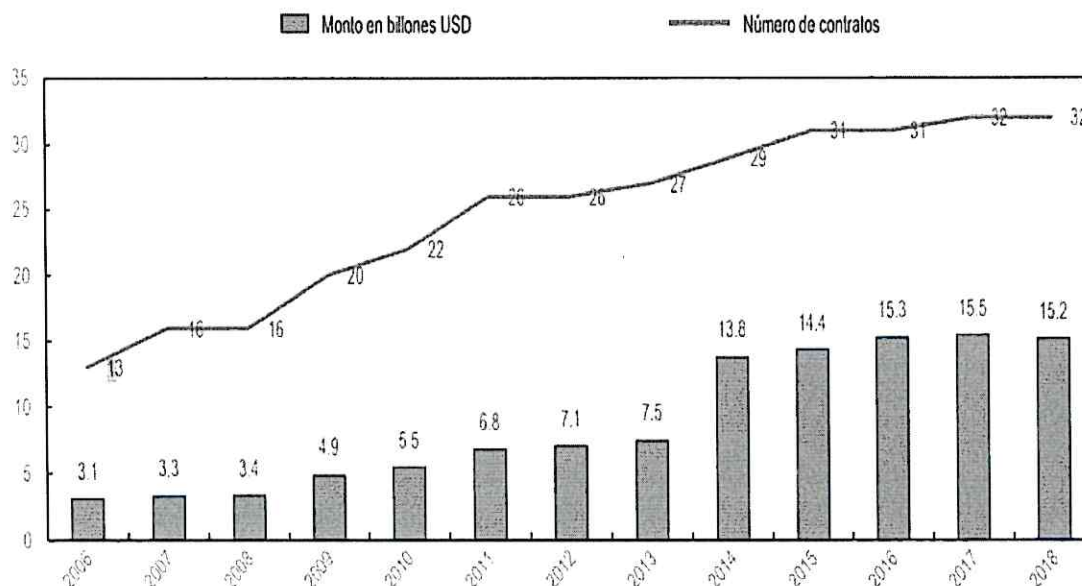
- Desarrollar indicadores de desempeño centrados en resultados para el marco estratégico y asignar metas a plazo fijo para los indicadores clave de desempeño (ICD).

- Desarrollar un número conciso de ICD que capturen la calidad y el impacto del proceso y las actividades centrándose en el suministro de inversión, la calidad del servicio y el desempeño de alto nivel del sector.
- Seguir monitoreando los indicadores dos veces al año y utilizar los resultados con fines de transparencia para beneficio de los actores interesados y los ciudadanos.
- Continuar trabajando para fortalecer la presentación de informes y la participación con el Congreso, así como con el público en general.

i) Sobre el Contexto Sectorial:

El OSITRAN supervisa infraestructura de transporte de uso público, como aeropuertos, puertos, carreteras y vías férreas (incluidos los servicios para pasajeros en el Metro de Lima), así como la Hidrovía Amazónica. A diciembre de 2018, el OSITRAN supervisaba 32 contratos con una cantidad total de inversiones aproximada de 15.2 mil billones de dólares.

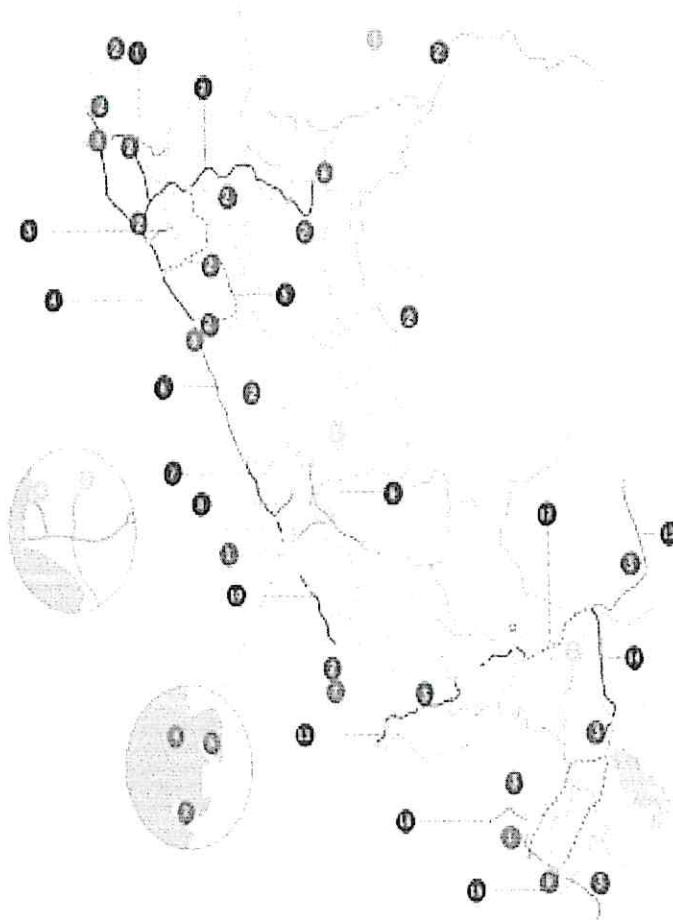
Cantidad de Inversiones y números de Contratos, 2016 - 2018



Fuente: (OSITRAN, 2018⁽⁶⁾).

Mapa de contratos supervisados por el OSITRAN

- Hidrovía
- Aeropuertos
- Puertos
- Carreteras
- Vías Férreas



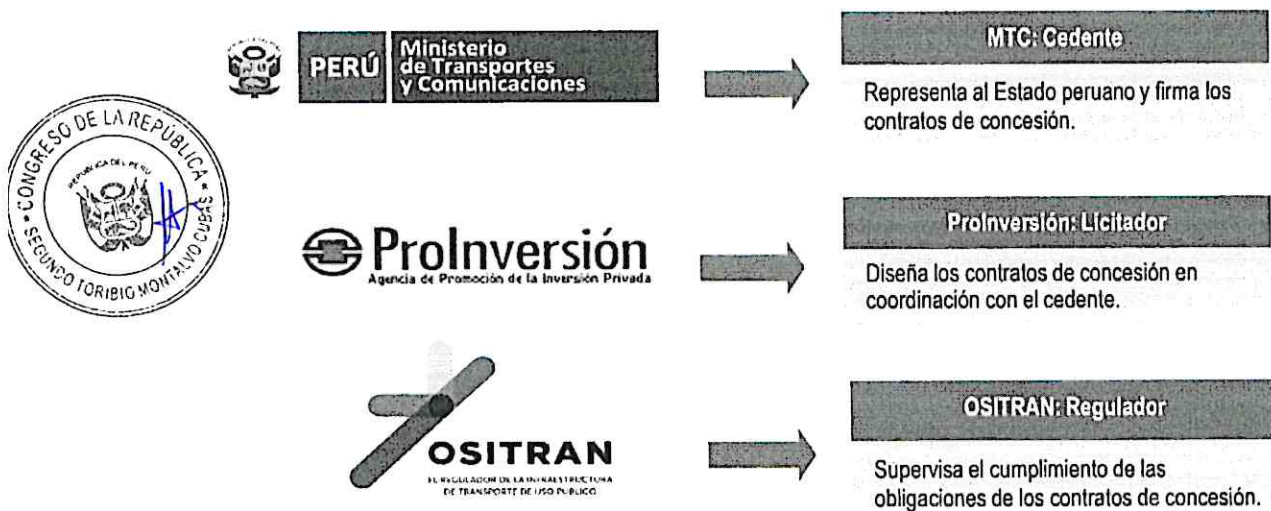
Nota: El OSITRAN publica este mapa en su sitio web. El mapa contenido en dicho sitio incluye información pertinente relacionada con los contratos de concesión, tarifas, planes de supervisión, sanciones, entre otros.

Fuente: (OSITRAN, 2018x).

j) Sobre el Sistema de Contratos y Concesiones

La gran mayoría de los contratos de concesión para infraestructura de transporte en Perú son regidos por Asociaciones Públicos Privadas (APP). Los contratos APP se orientan a aumentar el desarrollo de la infraestructura de servicio público para beneficio de los ciudadanos y los usuarios. El Estado (el cedente) delega la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura de servicio público a una empresa privada (concesionaria). Los contratos pueden adjudicarse bien sea mediante licitaciones públicas o iniciativas privadas que pueden clasificarse como autosostenibles y cofinanciadas

Principales Entidades Públicas que Participan en APP



k) Sobre la fijación de Tarifas

La función de fijación de tarifas del OSITRAN depende sobre todo de las disposiciones de los contratos de concesión. Los contratos establecen los estándares de servicio, procedimientos y tarifas, así como las metodologías para revisarlas y ajustarlas. Solo tres contratos de concesión del sector carretero requieren que el OSITRAN fije peajes.

El OSITRAN fija y revisa las tarifas de infraestructura de transporte en los siguientes casos:

- En el caso de que no exista competencia en el mercado, el OSITRAN fija las tarifas y establece reglas claras para su aplicación, revisión y modificación.
- Si las tarifas y los mecanismos de reajuste están establecidos en contratos de concesión, el OSITRAN vela por el cumplimiento de las disposiciones contractuales.

- Cuando existe competencia en el mercado y no hay cláusulas tarifarias, el OSITRAN vela por el libre funcionamiento del mercado.

El OSITRAN analiza si hay condiciones competitivas en el mercado. En lo que concierne a la fijación de tarifas de infraestructura portuaria, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) se encarga de analizar las condiciones de competencia.

El regulador no fija tarifas de los servicios de transporte público de pasajeros, de infraestructura de transporte de uso privado y de infraestructura carretera municipal.

El Consejo Directivo del OSITRAN ejerce la función de fijar tarifas. El Consejo basa sus decisiones en informes preparados en conjunto por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (GRE) y la Gerencia de Asesoría Jurídica (GAJ). La GRE realiza los procedimientos relacionados con las tarifas, en tanto que la GAJ evalúa los aspectos legales.

Sobre la Supervisión de Contratos:

El OSITRAN supervisa el cumplimiento de las obligaciones de 32 contratos de concesión en cinco diferentes sectores (Cuadro 2.2). Se trata de una de las actividades centrales del regulador y representa 43% de su presupuesto anual para 2019.

Contratos Supervisados

Sector	Número de contratos	Inversiones comprometidas (Miles de millones USD)
Aeropuertos	3	1 348
Puertos	8	2 804
Vías férreas	4	6 018
Carreteras	16	4 915
Hidrovia	1	112
Total	32	15 197

Notas: Dos contratos ferroviarios no incluyen el valor de inversiones comprometidas. La información está actualizada a junio de 2019.
Fuente: Información proporcionada por OSITRAN, 2019.

De otro lado, los servicios brindados por los aeropuertos son definidos como servicios aeroportuarios, los cuales consisten en actividades que se desarrollan desde que una nave se aproxima a la superficie hasta que finaliza las actividades en dicho aeropuerto. Estos servicios pueden ser diferenciados en 3 categorías:

1. Servicios a la nave
2. Servicios a la carga
3. Servicios al pasajero.¹²

1. Servicio a la nave Uso de instalaciones de carga aérea: Coadyuvar al aterrizaje y despegue de las aeronaves. Estacionamiento de las aeronaves. Proporcionar los puentes de embarque. Brindar espacios destinados para el mantenimiento preventivo de aeronaves. Brindar espacios físicos para las aerolíneas tales como counters, oficinas operativas, etc.

2. Servicios a la carga Uso de instalaciones de carga aérea: la infraestructura brinda ambientes exclusivos a la facilitación del movimiento de carga nacional ya sea de importación/exportación, y su subsecuente traslado dentro del mismo aeropuerto.

3. Servicios al pasajero: Dentro de los principales servicios que se brindan al pasajero se encuentran: Seguridad. Transporte y sistemas de equipaje. Transporte de pasajeros. Brindar ambientes para el tránsito de pasajeros. Salas de embarque. Para los no pasajeros, brinda el servicio de sala de espera. Al ser servicios que involucran el accionar de ciudadanos y entidades de diferentes países, las actividades a desarrollar en los aeropuertos siguen normativas y regulaciones internacionales. En la ilustración número 2 se sustenta el sistema normativo aplicable a la industria aérea en el país.¹³

De otro lado el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**, en el marco de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es competente de manera exclusiva, en materia de aeronáutica civil, infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional; y, en infraestructura y servicios de comunicaciones. Asimismo, es competente de manera compartida con los Gobiernos Regionales y Locales, en materia de infraestructura y servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre, así como en la promoción de la infraestructura de telecomunicaciones y el planeamiento de los servicios de telecomunicaciones de

¹² Idem

¹³ Idem

alcance regional. En este contexto, la Misión Institucional del MTC, es la siguiente:¹⁴

"Asegurar la provisión de infraestructura y servicios de transportes y comunicaciones a toda la población, de manera segura, sostenible, inclusiva y competitiva, orientada a la integración y desarrollo nacional."

La **Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC.**, fue creada como una empresa pública, en el año 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado. Está sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil en virtud del Decreto Legislativo N° 99. Su objeto social, entre otros, es operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, así como administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país.¹⁵

Es una entidad peruana del sector público, fundada en el año 1943. Se dedica a la gestión y operación de aeropuertos comerciales para el tránsito aéreo, gestionando tanto las instalaciones como los servicios, y cumpliendo con las regulaciones internacionales aprobadas por el gobierno del Perú. De acuerdo con Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A., (CORPAC S.A., 2024), en su plan operativo del año 2024 indican sus fundamentos estratégicos: Misión: "Ser una empresa reconocida, líder en la gestión y provisión de los Servicios de Navegación Aérea y Aeroportuarios; con innovación, sostenibilidad y formación del talento humano" Visión: "Gestionar los Servicios de Navegación Aérea y Aeroportuarios con seguridad, eficiencia, calidad y responsabilidad ambiental, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país". Valores que inspiran y dirigen las actividades de los miembros de la empresa:

- Excelencia en el servicio.
- Compromiso.

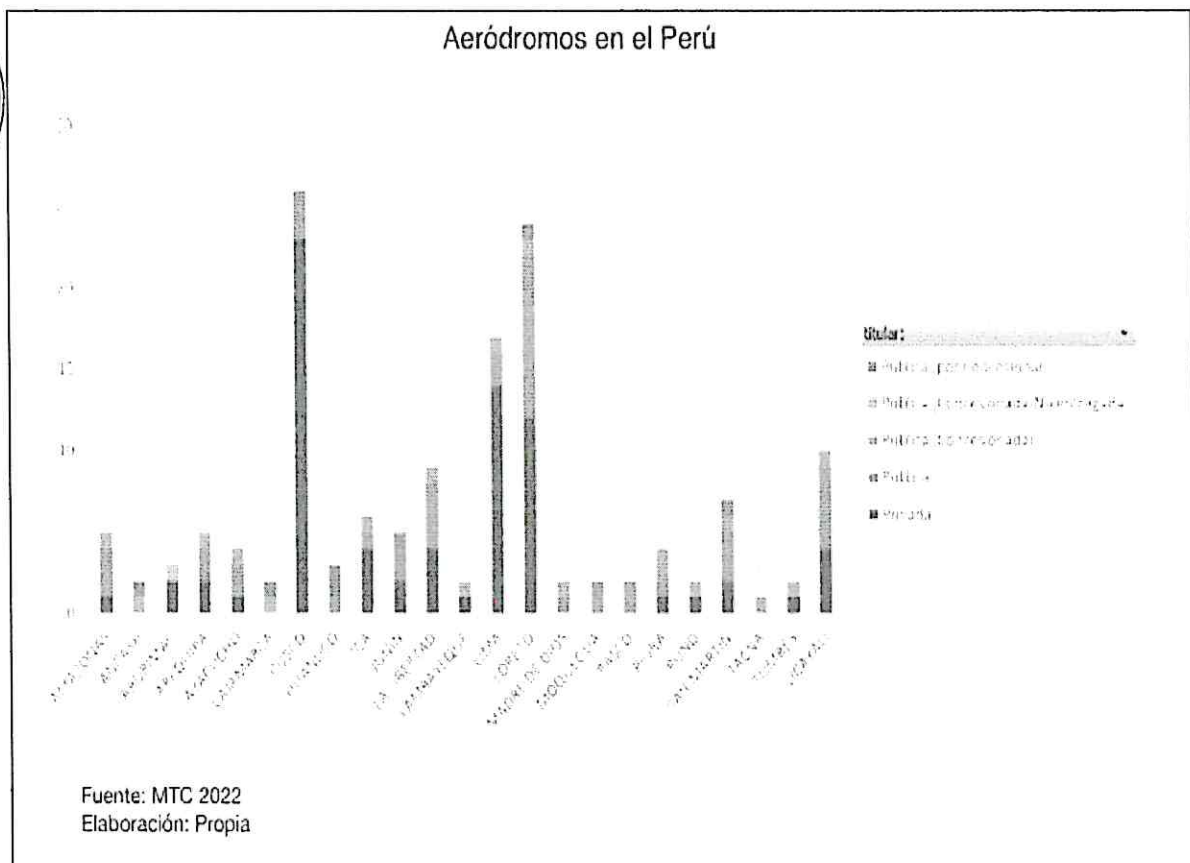
¹⁴ <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/7999540/6722503-informe-de-evaluacion-de-plan-institucionales-pej-poi-anual-2024.pdf>

¹⁵ <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/05/informe-conjunto-074-2024-ic-ositran.pdf>

- Integridad.
- Innovación.
- Seguridad.
- Sostenibilidad.¹⁶

Infraestructura aérea en el Perú

Acorde al portal de datos abiertos del Estado peruano, en 2022 se tenía un total de 145 aeródromos a nivel nacional. De estos aeródromos, 75 son privados, 43 son públicos, 18 públicos concesionados, 8 públicos por concesionar y 1 público concesionado el cual no ha sido entregado al concesionario. La distribución a nivel nacional se da de la siguiente manera¹⁷:

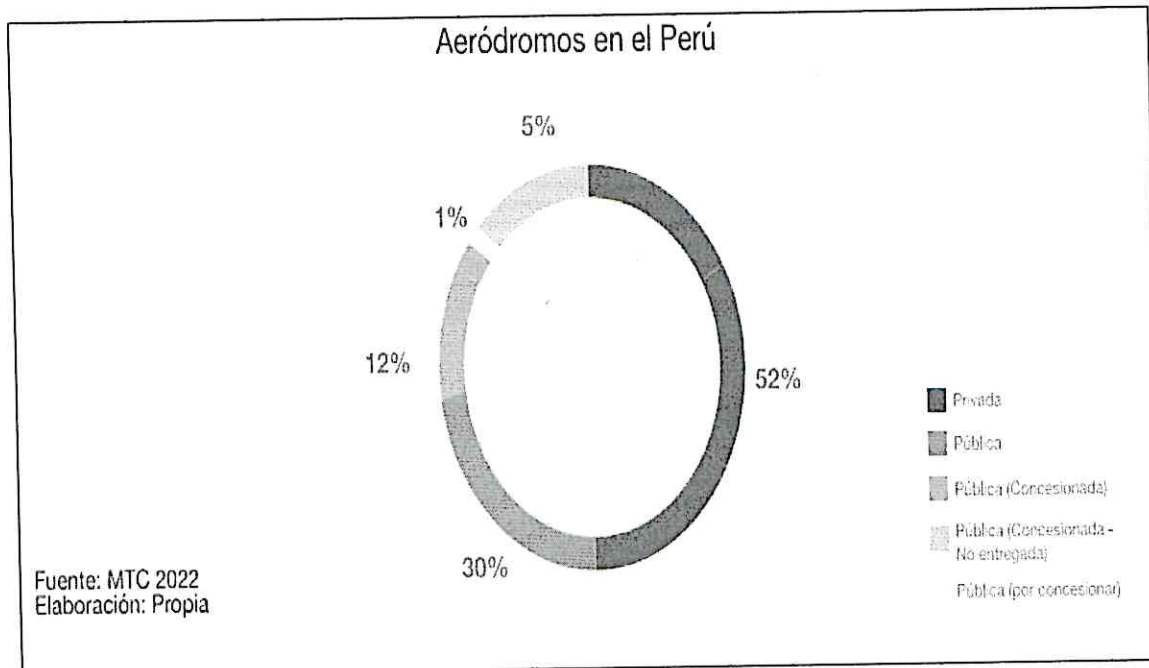


¹⁶

https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/683876/Cardenas_QD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

¹⁷ https://www.investinperu.pe/RepositorioAPS/0/1/JER/APP_CASOS_ESTUDIO/CEAPP-02-PRIMER-GRUPO-AEROPUERTOS.pdf

En cuanto a la gestión de los aeródromos a nivel nacional, es necesario indicar que más de la mitad pertenecen al sector privado, mientras que un 12% han sido concesionados:



De la información recopilada se puede apreciar que la región Cusco es la que cuenta con más aeródromos, teniendo 26 en total. Por su parte, la región Tacna es la región que cuenta con solo 1 aeródromo en su jurisdicción.

Tabla: Aeródromos por Región

Región	Total
1. Amazonas	5
2. Áncash	2
3. Apurímac	3
4. Arequipa	5
5. Ayacucho	4
6. Cajamarca	2
7. Cusco	26
8. Huánuco	3
9. Ica	6
10. Junín	5
11. La Libertad	9
12. Lambayeque	2
13. Lima	17
14. Loreto	24
15. Madre de Dios	2
16. Moquegua	2
17. Pasco	2
18. Piura	4
19. Puno	2
20. San Martín	7
21. Tacna	1
22. Tumbes	2
23. Ucayali	10
Total General	145

Fuente: MTC 2022
 Elaboración: Propia



De otro lado, el **Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN**, fue Creada mediante Ley N° 26917, es un organismo público encargado de normar, regular y supervisar los mercados relativos a la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, siendo que mediante Decreto Supremo N° 010-2001-PCM se aprobó el Reglamento de la Ley del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN. -Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión en los Servicios Públicos dictó los lineamientos y normas de aplicación general para todos los organismos reguladores, encontrándose incluido dentro de sus alcances el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN. - Ley N° 27631 que precisa el alcance de la función normativa de los Organismos Reguladores.¹⁸

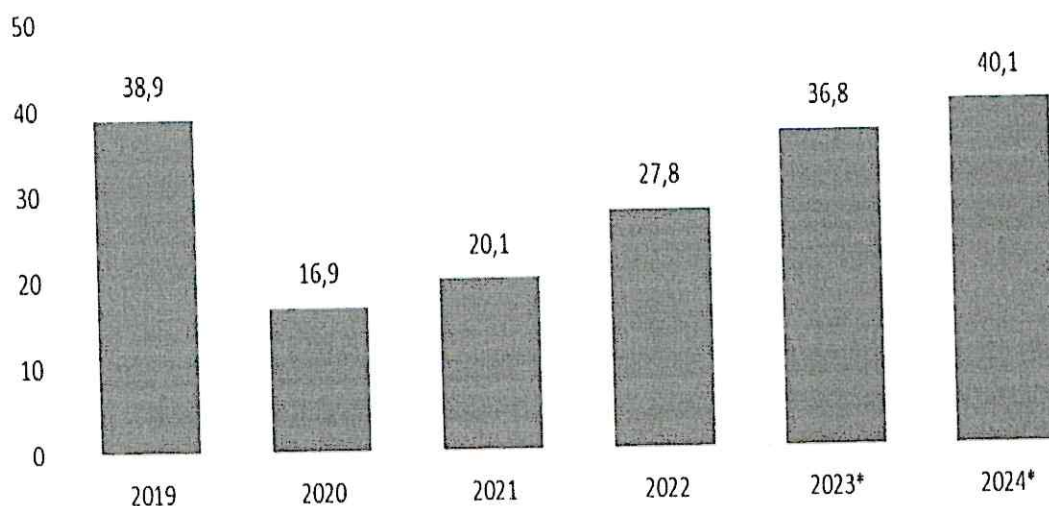
El sector Aeronáutico y el Covid - 19: El sector aeronáutico ha sido uno de los más afectados debido a la crisis del COVID-19 en el Perú y en el mundo; pese a la recuperación del sector desde mediados de 2021, al cierre de 2023 aún no se logran alcanzar los niveles de tráfico e ingresos previos a la pandemia, estimándose que esto se produciría recién en 2024. No obstante, las

¹⁸ <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/03/rendicion-cuentas-transferencia-alberto-otarola.pdf>

perspectivas en el mediano plazo de la industria a nivel mundial y nacional se pueden ver afectadas por una serie de factores económicos y geopolíticos.¹⁹

Cantidad de vuelos: En la mayor parte de 2020 e inicios de 2021, los vuelos internacionales se vieron afectados por las restricciones impuestas por los gobiernos por el COVID-19. Desde mediados de 2021, la relajación de las restricciones, así como el avance de la vacunación, motivó un fuerte incremento de la demanda.

Salida de aeronaves (millones)



* Cifras proyectadas

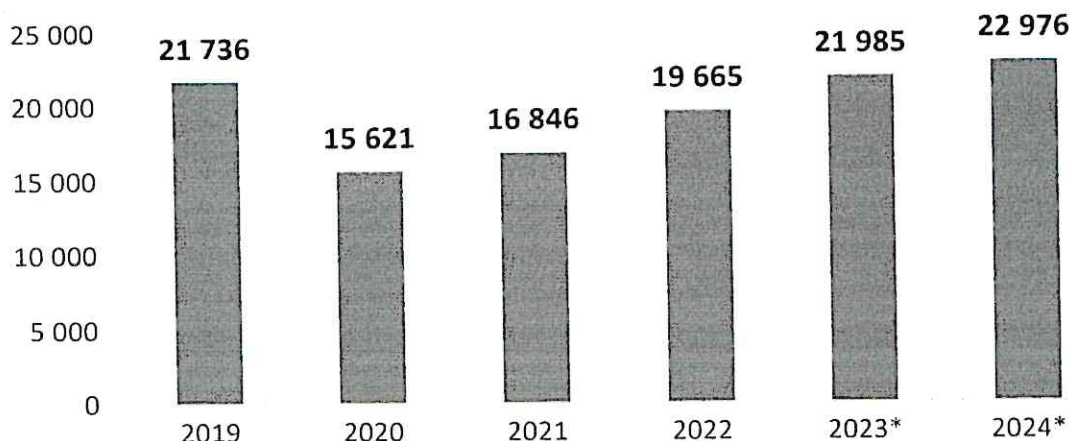
Fuente: IATA

Evolución del Tráfico Mundial: La pandemia provocó una drástica caída en la conectividad en 2020, con una disminución de 28% en el número de vuelos directos entre ciudades (es decir, eliminación de alrededor de 6000 rutas). Aunque ha habido una recuperación gradual, apreciándose que en 2023 el número de vuelos directos superó ligeramente (+1,2%) los niveles de 2019, la frecuencia del servicio en estas rutas aún no ha alcanzado los niveles pre-pandémicos.²⁰

¹⁹ <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/05/recuperacion-perspectivas-sector-aeronautico-2023.pdf>

²⁰ <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/05/recuperacion-perspectivas-sector-aeronautico-2023.pdf>

Número de rutas con vuelos directos

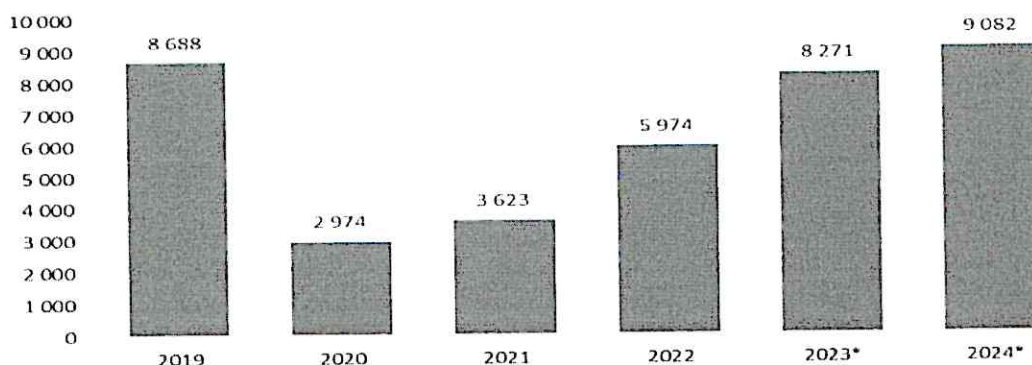


* Cifras proyectadas

Fuente: IATA

Evolución del tráfico mundial: La recuperación de la demanda de transporte aéreo medida por Ingresos por kilómetro de pasajeros (RPK) ha mantenido su impulso favorecido por el dinamismo de Asia y, particularmente, la China. Otros factores, incluyendo las guerras en Ucrania y en el Medio Oriente y su potencial asociado para restringir el espacio aéreo y afectar las operaciones internacionales, seguirán influyendo en la evolución del tráfico internacional.²¹

Ingresos por km de pasajeros - RPK (En miles de millones)



* Cifras proyectadas

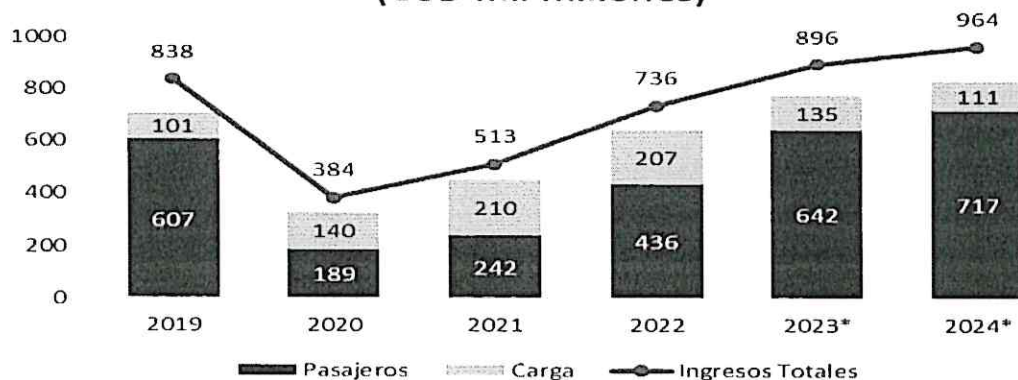
IATA. Global Outlook for Air Transport: A local sweet spot. Diciembre de 2023.

Desempeño financiero de la Industria: Según proyecciones de IATA, los ingresos por pasajeros se incrementaron 47% en 2023, superando en 5,8% los niveles previos a la pandemia. Ello ha compensado la caída de 34,8% de los

²¹ <https://www.ositrans.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/05/recuperacion-perspectivas-sector-aeronautico-2023.pdf>

ingresos por carga aérea, que se han visto afectados por la menor demanda en EE.UU. y Europa, así como por la caída de las tarifas de flete.

Ingresos totales de la industria aeronáutica (USD mil millones)



* Cifras proyectadas

IATA. Global Outlook for Air Transport: A local sweet sport. Diciembre de 2023.

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

Es responsable de normar, vigilar, fiscalizar, sancionar, así como desarrollar estrategias para lograr que las actividades de aeronáutica civil y la navegación aérea civil, logren un nivel de seguridad operacional aceptable, depende del Despacho Viceministerial de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.²²

Autorización de funcionamiento para Centros de Instrucción de aeronáutica civil para formación de tripulantes de vuelo y despachadores de vuelo. Es el procedimiento administrativo, que otorga una Resolución Directoral, por el cual se autoriza a una institución o centro de estudios a impartir instrucción aeronáutica, a tripulantes de vuelo (pilotos) y despachadores de vuelo, reconocida para la obtención de licencias aeronáuticas²³.

La instrucción aeronáutica consiste en la formación de personal aeronáutico como pilotos, copilotos y tripulantes para que desarrollen una aviación civil segura, a cargo de empresas aéreas de instrucción, para la obtención de la licencia de piloto.

- Miembro de la Tripulación de Vuelo (Tripulante de Vuelo): Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan

²² <https://www.gob.pe/8032-ministerio-de-transportes-y-comunicaciones-direccion-general-de-aeronautica-civil>

²³ <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/5948406-dgac-028-autorizacion-de-funcionamiento-para-centros-de-instruccion-de-aeronautica-civil-para-formacion-de-tripulantes-de-vuelo-y-despachadores-de-vuelo>

obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

- Despachador de vuelo: Persona con licencia designada por el explotador para ocuparse del control y la supervisión de las operaciones de vuelo, que tiene la competencia adecuada y que respalda, da información, o asiste al piloto al mando en la realización segura del vuelo.

2.4 Educación

Todos sabemos la gran importancia que tiene la educación en la vida de las personas, especialmente en las niñas, niños y adolescentes, así como el rol transformador que tiene en las sociedades. Pero, sobre todo, la educación es un derecho humano universal reconocido en diferentes tratados internacionales. Estos obligan a los Estados parte a respetarlo y garantizarlo. En el año 2023, se cumplió la mitad del plazo adoptado desde que la Asamblea General de la ONU aprobó los Objetivos de Desarrollo Sostenible y una serie de metas destinadas a garantizar un futuro sostenible al 2030, y entre ellas la de garantizar una educación de calidad para todos y todas (*objetivo 4*). Sin embargo, a pesar de todos estos compromisos internacionales, la educación está sufriendo una fuerte crisis mundial como consecuencia de la pandemia.²⁴

Nivel Educativo Los resultados del censo 2017, según nivel educativo, muestran que el mayor porcentaje de la población de 15 y más años de edad alcanzó a estudiar algún año de educación secundaria (48,6%) seguido de aquellos que lograron estudiar algún año de educación superior (38,7%). Al comparar los censos 2007-2017, se aprecia que la proporción de personas con nivel de educación secundaria ha mejorado en el 2017 con respecto al año 2007. Así, la población que alcanzó a estudiar algún año de educación secundaria pasó de 275 mil 298 personas en el 2007 a 364 mil 900 en el 2017. Del mismo modo, la población que alcanzó a estudiar algún año de educación superior fue de 276 mil 653 personas en el 2007; mientras que en el año 2017 fue de 290 mil 403. De otro lado, el porcentaje de la población que alcanzó algún año o grado de educación primaria disminuyó de 11,6% en el 2007 a 11,3% en el año 2017. La población sin nivel educativo y la que estudió por lo menos algún año de educación inicial representó el 1,4% en el censo 2017; mientras que en el censo 2007, esta población constituía el 2,4%. Respecto a la educación superior se observa un aumento en la población con educación superior universitaria,

²⁴ https://idehpucp.pucp.edu.pe/boletin-eventos/educacion-en-el-peru-breves-apuntes-sobre-como-garantizar-una-educacion-de-calidad-27818/#_ftn2

pasando de 120 mil 154 en el 2007 a 140 mil 963 personas en el 2017; mientras que la población con educación superior no universitaria disminuye de 156 mil 499 en el censo 2007 a 149 mil 440 personas en el 2017.²⁵

PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO: POBLACIÓN CENSADA DE 15 Y MÁS AÑOS DE EDAD,
SEGÚN NIVEL EDUCATIVO ALCANZADO, 2007 Y 2017
(Absoluto y porcentaje)

Nivel educativo alcanzado	2007		2017		Variación intercensal 2007-2017		Incremento anual	Tasa de crecimiento promedio anual
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%		
Total	641 596	100,0	751 269	100,0	109 673	17,1	10 967	1,6
Sin nivel	14 765	2,3	9 580	1,3	- 5 185	-35,1	-519	-4,2
Inicial	761	0,1	988	0,1	227	29,8	23	2,6
Primaria ^{1/}	74 119	11,6	85 398	11,3	11 279	15,2	1 128	1,4
Secundaria	275 298	42,9	364 900	48,6	89 602	32,5	8 960	2,9
Superior	276 653	43,1	290 403	38,7	13 750	5,0	1 375	0,5
Sup. No Universitaria	156 499	24,4	149 440	19,9	- 7 059	-4,5	-706	-0,5
Sup. Universitaria ^{2/}	120 154	18,7	140 963	18,8	20 809	17,3	2 081	1,6

^{1/} Incluye Educación Básica Especial.

^{2/} Incluye Maestría y/o Doctorado.

Fuente: INEI - Censos Nacionales de Población y Vivienda 2007 y 2017.

Según el censo 2017, en la Provincia Constitucional del Callao, el distrito que presenta el mayor porcentaje de población de 15 y más años de edad con educación superior es La Punta (63,4%); mientras que el distrito Mi Perú muestra el menor porcentaje (27,1%). Por otro lado, el distrito Mi Perú (57,3%) registró el mayor porcentaje de la población que alcanzó algún año de educación secundaria; y el más bajo se presentó en el distrito de La Punta (26,8%). El distrito de Ventanilla presenta el mayor porcentaje de población que alcanzó algún año o grado de educación primaria, con 14,3%; le sigue Mi Perú con 13,6% y Carmen de la Legua Reynoso con 10,8%. En cuanto a la población que no alcanzó a estudiar algún nivel educativo, el mayor porcentaje se encuentra en el distrito de Ventanilla (1,8%); mientras que el distrito de La Punta presentó el porcentaje más bajo (0,3%).²⁶

²⁵https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1580/07TOMO_01.pdf

²⁶https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1580/07TOMO_01.pdf

PROVINCIA CONSTITUCIONAL DEL CALLAO: POBLACIÓN CENSADA DE 15 Y MÁS AÑOS DE EDAD,
 POR NIVEL EDUCATIVO ALCANZADO, SEGÚN DISTRITO, 2017
 (Porcentaje)

Distrito	Total		Nivel educativo alcanzado					
	Absoluto	%	Sin nivel	Inicial	Primaria ¹¹	Secundaria	Superior	Maestría/ Doctorado
Total	751 269	100,0	1,3	0,1	11,4	48,6	37,5	1,1
Callao	348 825	100,0	1,1	0,1	10,6	47,6	39,4	1,2
Bellavista	60 910	100,0	0,5	0,1	8,3	36,4	52,4	2,3
Carmen de la Legua Reynoso	33 132	100,0	1,6	0,1	10,8	48,6	38,1	0,8
La Perla	49 953	100,0	0,5	0,1	6,9	35,9	54,3	2,3
La Punta	3 290	100,0	0,3	0,0	3,4	26,8	63,4	6,1
Ventanilla	222 868	100,0	1,8	0,2	14,3	55,3	28,0	0,4
Mi Perú	32 291	100,0	1,7	0,1	13,6	57,3	27,1	0,2

¹¹ Incluye Educación Básica Especial.

Fuente: INEI - Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas.

Centros de Instrucción Aeronáutica Civiles - (CIAC- RAP 141). A nivel Nacional y hasta la actualidad se tiene **29 empresas que cuentan con autorizaciones administrativas y/o certificados otorgados por la DGAC para la realización de actividades de aviación:** Inversiones Aeronáuticas León S.A.C.; Master Of The Sky S.A.C.; Alfasierra Escuela de Aviación S.A.C.; Alexander Edixson Lopez Vilela; Escuela Peruana de Aviacion Civil S.A. / ESPAC.; Amazon Flight School E.I.R.I.; Escuela de Aviacion Civil Jorge Chavez Dartnell S.A.; José A. Quiñones S.A.C.; Escuela de Aviacion Juan Bielovucic Cavalier; Profair S.A.; Escuela Aeronáutica Himalaya Perú S.A.C.; Jc Aviation E.I.R.L.; Century Flight Academy E.I.R.L.; Golden Hawks Flight Academy S.A.C.; Vor Training & Flight Solutions S.A.C.; Gold Flight S.R.L.; Escuela de Aviacion Civil Del Peru - EDACI.; Universidad San Martin de Porres; Aircraft Peru S.A.C.; Transportes Aereos Meridiano E.I.R.L.; Navans Consultores S.A.C.; Aviation Bussines School S.A.C.; Qualitta Flight Academy S.A.C. (suspendida); Heli-Abad S.A.C. (suspendida); Centro De Instrucción de Aviacion Civil de la Corporacion Peruana de Aeropuertos y Aviacion Comercial S.A; IST. Elmer Faucett S. A. C.; Pilot Shop Peru Aviation Partners S.A.C.; Institucion Educativa Louis Bleriot E.I.R.L.; Aeroclub Sudamericano de los Andes. ²⁷, ante lo cual solamente tendrían actividades de carácter administrativo técnico, ningunas tienen el

²⁷ <https://www.gob.pe/institucion/mtc/colecciones/365-centros-de-instruccion-aeronautico-civiles-ciac-rap-141>

ámbito superior universitario, situación que recoge y promueve la presente propuesta legislativa.

Déficit de pilotos en Perú: El déficit de pilotos en nuestro país es al menos del 20%. Según el Sindicato de Pilotos de Latam (SIPLAP), la aerolínea tiene en este momento a 582 aviadores, pero faltan 116. Asimismo, Eduardo Luy, vicepresidente de la Academia de Aviación de Wayman, explica que la brecha ya existía en todo el mundo desde antes de la pandemia, pero la llegada del virus empeoró la situación. El ejecutivo señala que a nivel regional se requieren de 16.000 pilotos para los próximos diez años y así atender la demanda. Luy indica que en el 2020 muchos pilotos mayores optaron por jubilarse temprano por salud y seguridad, con lo que el grupo de aviadores ahora es reducido.²⁸

El Derecho a la Educación según nuestro Tribunal Constitucional

Sobre el derecho constitucional a la educación, nuestro Tribunal Constitucional ha señalado en la sentencia recaída en el **expediente N° 0091-2005-PA/TC.**, lo siguiente:

[...] La educación es un derecho fundamental intrínseco y un medio indispensable para la plena realización de otros derechos fundamentales, y permite al ciudadano participar plenamente en la vida social y política en sus comunidades. Cabe acotar que la educación desempeña un papel decisivo en la emancipación de la mujer, la protección de los niños contra la explotación laboral, el trabajo peligroso y la explotación sexual, la promoción de los derechos humanos y la democracia, la protección del medio ambiente y el control del crecimiento demográfico.

*Es a través de este derecho que se garantiza la formación de la persona en libertad y con amplitud de pensamiento, para gozar de una existencia humana plena, es decir, con posibilidades ciertas de desarrollo de las cualidades personales y de participación directa en la vida social.*²⁹

²⁸ <https://larepublica.pe/sociedad/2023/03/04/aeronautica-deficit-de-pilotos-en-peru-alcanza-por-lo-menos-20-coronavirus-en-peru-pandemia-covid19-161440>

²⁹ <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00091-2005-AA.html>

La Educación Universitaria³⁰

La educación universitaria en el Perú es un tema crucial que impacta directamente en el desarrollo social, económico y cultural del país. Algunos datos importantes a resaltar es que la tasa de cobertura de educación universitaria asciende a 32 %, según informa la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria (SUNEDU). Entre 2017 y 2022, el acceso se redujo en 3.7%. Asimismo, la matrícula se concentra principalmente en las universidades privadas, que registran un 76 % frente al 24 % en las públicas. El 35 % de los matriculados son mayores de 25 años, 46 % trabajan y estudian y 77 % pertenecen al nivel socio económico catalogado como C-D-E; y del total de alumnos, el 75% se encuentra matriculado en las universidades privadas (más de 968 mil jóvenes). La mayor parte de estudiantes se encuentran matriculados en las carreras de Administración, Derecho, Ingenierías e industria de la construcción.³¹

De otro lado, según la Encuesta Nacional de Hogares (ENAH), del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), en el 2022 el Perú tuvo una población total de 33 millones 396 mil 698 habitantes, donde se estimó que la población joven fue de 7 millones 858 mil 367, representando el 23.58% del total de peruanos. Además, el 30.9% de jóvenes transitó satisfactoriamente a la educación superior, en comparación al 2019, que alcanzó el 36.6%.³²

Según datos oficiales de la Enaho, existen brechas en cuanto al acceso a la educación para la población joven, así tenemos:

- 80 de cada 100 jóvenes entre 17 y 18 años lograron concluir su educación secundaria.
- 5 de cada 100 jóvenes entre 13 y 19 años interrumpieron su educación secundaria.
- 21 de cada 100 jóvenes entre 22 y 24 años lograron concluir su educación superior (universitaria y no universitaria)
- 46 de cada 100 jóvenes de 30 o menores años interrumpieron su educación superior no universitaria.
- 17 de cada 100 jóvenes menores o iguales a 30 años interrumpieron su educación superior universitaria.³³

³⁰ <https://blogposgrado.ucontinental.edu.pe/educacion-universitaria-peru-situacion-actual-perspectivas>

³¹ idem

³² <https://juventud.gob.pe/2024/01/dia-internacional-de-la-educacion-solo-el-30-9-de-jovenes-peruanos-logro-transitar-a-la-educacion-superior/>

³³ Idem



Sobre el derecho a la gratuidad de la educación universitaria pública, nuestro Tribunal Constitucional ha señalado en la sentencia recaída en el **expediente N° 606-2004-AA/TC.**, lo siguiente:

La presunción de que el alumno ingresante por segunda profesión se encuentra en mejores condiciones socioeconómicas que el alumno de primera profesión, presunción que es tomada en cuenta -precisamente- para establecer la obligación del pago de la pensión de enseñanza de los primeros, debe ser desvirtuada a la luz del artículo 17° de la Constitución, que establece las condiciones que garantizan la gratuidad de la enseñanza en las universidades públicas. A saber, mantener un rendimiento satisfactorio y no contar con recursos económicos necesarios - (f. 13).



Cuando la Constitución prescribe como requisito mantener un rendimiento satisfactorio, éste debe ser verificado en un breve período en el que la Universidad pueda concluir que, efectivamente, hay un rendimiento académico de ese tipo. Lo razonable será un semestre o año académico, según como esté organizado el plan curricular de cada Universidad en particular. Añadido inseparablemente a este requisito está el de la precariedad de los recursos económicos, pues ambas condiciones son consustanciales para la gratuidad de la enseñanza universitaria. Por tanto, debe entenderse que el alumno, aunque sea por segunda carrera, tiene derecho a optar por becas o semibecas que alivien su carga económica y no se frustre sus deseos de superación profesional, pues es a través de estos mecanismos que el Estado garantiza la gratuidad de la enseñanza en las universidades públicas. Sin embargo, en el presente caso, de autos se desprende que el recurrente no ha probado la existencia copulativa de las condiciones sine qua non exigidas por la Constitución para la gratuidad de la enseñanza - (f. 14).³⁴

III. EFECTO Y VIGENCIA DE LA NORMA

La presente propuesta legislativa, no colisiona con ninguna norma de nuestro ordenamiento jurídico; por el contrario, concuerda con lo establecido por nuestra Constitución Política y demás normas relacionadas.

Asimismo, siendo el Perú un Estado social y democrático de derecho, de acuerdo a un análisis conjunto de los artículos 3° y 43° de nuestra

³⁴ <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2005/00606-2004-AA.pdf>

Constitución Política y se sustenta en los principios esenciales de libertad, seguridad, propiedad privada, soberanía popular, separación de las funciones supremas del Estado y reconocimiento de los derechos fundamentales.

Por ello, el presente proyecto busca establecer la igualdad en los beneficios y derechos de una educación universitaria con prestigio.

III. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La presente iniciativa que la declara de interés nacional y necesidad pública la creación de la Universidad Nacional Aeronáutica Civil en la provincia Constitucional del Callao, es porque ayudará y permitirá la formación de profesionales desde una perspectiva con igualdad y respeto, garantizando las mismas oportunidades de desarrollo y participación en la sociedad; fomentará la comunicación abierta y el intercambio entre diferentes culturas, para compartir conocimientos, experiencias y puntos de vista, sin perjuicios ni estereotipos.

Asimismo, la declaración de interés nacional y necesidad pública la creación de la Universidad Nacional Aeronáutica Civil en la provincia Constitucional del Callao, es para formar recursos humanos (profesionales) capacitados y calificados que aborden desafíos específicos en beneficio del transporte aéreo.

IV. MARCO NORMATIVO

- **Constitución Política del Perú:**

Artículo 13° - La educación tiene como finalidad el desarrollo integral de la persona humana. El Estado reconoce y garantiza la libertad de enseñanza.

Artículo 14° - La educación promueve el conocimiento, el aprendizaje y la práctica de las humanidades, la ciencia, la técnica, las artes, la educación física y el deporte. Prepara para la vida y el trabajo y fomenta la solidaridad. Es deber del Estado promover el desarrollo científico y tecnológico del país.

- **Decreto Ley N° 19527**

Ley de Organización y Funciones de CORPAC, del año 1972, se estableció la regulación referente a la Corporación de Aeropuertos y

Aviación Comercial - CORPAC. En 1981, dicha norma fue derogada y reemplazada por el Decreto Legislativo N° 99, la cual señala que CORPAC se rige por lo dispuesto en esta norma, en la Ley de Sociedades Mercantiles y en su Estatuto Social.

- **Ley N° 27261**

Ley de Aeronáutica Civil del Perú dispone las actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles. El artículo 167 de la norma regula las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), adscrita al Despacho Viceministerial de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- **Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC**

El artículo 13 en concordancia con el artículo 327 de la misma norma, establece que es la DGAC quien vigila, controla, supervisa, fiscaliza, inspecciona y sanciona todas las actividades de la aviación civil, dentro de las cuales se encuentran las escuelas de tripulantes y centros de instrucción de despachadores de vuelo, controladores de tránsito aéreo y de técnicos de mantenimiento.

- **La Regulación Aeronáutica del Perú - RAP 65:** Licencias de Personal Aeronáutico excepto Miembros de la Tripulación, aprobada por Resolución Directoral N° 0550-2023-MTC/12 del 20 de junio de 2023, regula los procedimientos para otorgar licencias y habilitaciones, así como las reglas generales de operación para los controladores de tránsito aéreo, los despachadores de vuelo, los técnicos de mantenimiento de aeronaves, los operadores de estación aeronáutica y los operadores de dependencia AFIS



4.2 JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL QUE JUSTIFICA LA PROPUESTA LEGISLATIVA

Sobre la prohibición establecida en el Artículo 179° de la Constitución Política del Perú, el Tribunal Constitucional en el **Pleno. Sentencia N°984/2021, recaído en el Expediente N°00018-2021-PI/TC**, ha señalado:

[...]

179. (...) *Dicha prohibición no impide que una iniciativa legislativa, a cargo del legislador democrático, pueda constituir una fuente jurídica para que, posteriormente, y en el ámbito de las atribuciones del Poder Ejecutivo, este determine o considere la inclusión de las*

*partidas necesarias en la Ley de presupuesto anual para atender los gastos que eventualmente se generen para su materialización.
[...]*

*193. Por ello, en tanto una ley, incluso a iniciativa del legislador democrático, no genere un gasto público que, como tal, sea inmediatamente imputable a la ley de presupuesto anual vigente, afectando el balance general de ingresos y egresos previamente establecido para dicho año fiscal, no contravendrá lo dispuesto en el artículo 79 de la Constitución.
[...]*



De lo anteriormente expuesto, se tiene que la sentencia señala que, siempre que una ley no genera gasto público inmediatamente imputable a la Ley de Presupuesto anual vigente, afectando el balance general de ingresos y egresos, no vulnerará el artículo 79 de la Constitución.³⁵

V. EFECTO Y VIGENCIA DE LA NORMA

La presente propuesta legislativa que declara de interés nacional y necesidad pública la creación de la Universidad Nacional Aeronáutica Civil en la provincia Constitucional del Callao, no colisiona con ninguna norma de nuestro ordenamiento jurídico; por el contrario, concuerda con lo establecido por nuestra Constitución Política y demás normas relacionadas con la creación, enseñanza y formación universitaria. Siendo que su creación incrementaría el acceso equitativo e igualitario a la educación superior en un territorio específico con marcadas brechas educativas.

VI. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa no irroga costo adicional al erario nacional inmediato y tampoco contraviene el principio de equilibrio presupuestario y la prohibición de iniciativa de gasto contemplados en los artículos 78° y 79° de nuestra Constitución Política, debido que la propuesta está planificada y programada para el futuro, conforme lo señala en los fundamentos 179 y 193 del **Pleno. Sentencia N°984/2021**, recaído en el **Expediente N°00018-2021-PI/TC**, lo que permitirá que el Gobierno Central, Gobierno Provincial y distrital, articulen esfuerzos para la creación de la de la Universidad Nacional Aeronáutica Civil en la provincia Constitucional del Callao, la misma que contribuirá con el desarrollo social y económico a mediano y largo plazo.

³⁵ Lo subrayado y negrita es nuestro.

La declaración de interés nacional y necesidad pública la creación de la Universidad Nacional Aeronáutica Civil en la provincia constitucional del Callao contribuirá en formar recursos humanos capacitados y calificados para abordar desafíos específicos en el transporte aéreo del Perú; asimismo, generará un ecosistema dinámico a su alrededor, creando nuevos puestos de trabajo de forma directa (personal docente, administrativo y servicios), como indirecta (Restaurantes, hospedajes, tiendas, entretenimiento, etc.); además, contribuirá significativamente con la reducción de la desigualdad al acceso de la educación y las oportunidades de desarrollo profesional.

Por consiguiente, declaración de interés nacional y necesidad pública la creación de la Universidad Nacional Aeronáutica Civil en la provincia constitucional del Callao representa para el Estado Peruano una inversión estratégica y sostenible para el fortalecimiento de la sociedad y de la economía en la provincia constitucional del Callao y colindantes.



VII. RELACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA CON LAS POLÍTICAS DEL ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de Ley se encuentra alineado con las políticas de Estado del Acuerdo Nacional, así tenemos:

PRIMER OBJETIVO: Democracia y Estado de Derecho

- **Quinta Política de Estado:** Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes.
- **Octava Política de Estado:** Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú.

SEGUNDO OBJETIVO: Equidad y Justicia Social

- **Décima Primera Política de Estado:** Promoción de la Igualdad de oportunidades sin discriminación.
- **Décima Segunda Política de Estado:** Acceso Universal a una Educación pública gratuita y de calidad y promoción y Defensa de la Cultura y del Deporte

TERCER OBJETIVO: Competitividad del País

- **Vigésima Política de Estado:** Desarrollo de la ciencia y la tecnología.

VII. RELACIÓN DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA, APROBADA POR RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL CONGRESO 006-2024-2025-CR.

La presente propuesta legislativa se encuentra vinculada de manera directa e indirecta con la agenda legislativa, aprobada por Resolución Legislativa N° 006-2024-2025-CR., en los siguientes objetivos:

OBJETIVO II: Equidad y Justicia Social

Política de Estado 11: Promoción de la Igualdad de oportunidades sin discriminación. Tema 32 Búsqueda de la igualdad y reconocimiento en las relaciones laborales.

Política de Estado 12: Acceso universal a una educación pública gratuita y de calidad y promoción y defensa de la cultura y del deporte. Tema 38. Sobre el acceso a la educación y la calidad en el contenido de esta. Tema 39. Apoyo a los estudiantes de educación básica, institutos y universidades. Tema 41. Mejora del currículo nacional de educación y capacitación de docentes.

OBJETIVO III: Competitividad en el país

Política de Estado 20: Desarrollo de la ciencia y la tecnología. Tema 82. Sobre ciencia, innovación y tecnología.

Lima, 08 de agosto de 2025

