



LEY QUE ESTABLECE DISPOSICIONES EXTRAORDINARIAS PARA LA PROMOCIÓN DEL TURISMO Y LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA DE LAS ZONAS DEL NOR-ORIENTE PERUANO AFECTADAS POR LA SUSPENSIÓN DE ACTIVIDADES DEL AEROPUERTO FERNANDO BELAUNDE TERRY DE JAEN - CAJAMARCA

Los congresistas del Grupo Parlamentario Acción Popular que suscriben, a iniciativa de la Congresista **SILVIA MARÍA MONTEZA FACHO**, ejerciendo el derecho que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 22° - C, 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan la siguiente fórmula legal

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República;

Ha dado la Ley siguiente

LEY QUE ESTABLECE DISPOSICIONES EXTRAORDINARIAS PARA LA PROMOCIÓN DEL TURISMO Y LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA DE LAS ZONAS DEL NOR-ORIENTE PERUANO AFECTADAS POR LA SUSPENSIÓN DE ACTIVIDADES DEL AEROPUERTO FERNANDO BELAUNDE TERRY DE JAEN – CAJAMARCA

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto establecer medidas extraordinarias de fomento del turismo y de compensación económica y tributaria a las personas jurídicas y naturales con negocio afectadas por el cierre del funcionamiento del Aeropuerto Fernando Belaunde Terry de Jaén desde el 04 de junio de 2022, en siete provincias de las regiones de Cajamarca y Amazonas.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Están comprendidas en la aplicación de la presente ley las personas jurídicas y naturales con negocio con Registro Único de Contribuyente (RUC) activo y habido que han sido afectados de manera directa debido al cierre del funcionamiento del Aeropuerto Fernando Belaunde Terry de Jaén.

Asimismo, están comprendidas en la presente ley aquellas empresas beneficiarias del Programa Reactiva Perú acogidas en alguno de los procesos de reprogramación de esta deuda crediticia.

El ámbito territorial comprende las provincias de Jaén, Cutervo y San Ignacio en la región Cajamarca y Chachapoyas; Luya, Utcubamba y Bagua en la región Amazonas e incluye a aquellas

empresas que desarrollan las siguientes actividades económicas clasificadas en el Código Estandarizados de Actividades Económicas (4ta revisión CIUU) del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI):

Sección	División
G: Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas	Comercio al por mayor, excepto el de vehículos automotores y motocicletas
	Comercio al por menor, excepto el de vehículos automotores y motocicletas
H: Transportes y Almacenamiento	4922-Otras actividades de transporte por vía terrestre: servicios de viajes contratados, excursiones y otros servicios ocasionales de transporte en autobús; servicios de taxis; y servicios de enlace con aeropuertos, Otras actividades de alquiler de automóviles privados con conductor
I: Actividades de alojamiento y de servicio de comidas	Actividades de alojamiento
	Actividades de servicio de comidas y bebidas
N: Actividades de servicios administrativos y de apoyo	Actividades de agencias de viajes y operadores turísticos y servicios de reservas y actividades conexas
R: Actividades artísticas, de entretenimiento y recreativas	Todas

Artículo 3. Creación del Programa de Garantía del Gobierno Nacional “PROGRAMA REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN” para la recuperación económica de las actividades afectadas por el cierre del Aeropuerto Fernando Belaúnde Terry - Jaén.

3.1 Créase el Programa de Garantía del Gobierno Nacional para la recuperación económica de las principales actividades directamente afectadas por el cierre del Aeropuerto Fernando Belaunde Terry de Jaén (En adelante “**PROGRAMA REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN**”) y que tiene por objeto garantizar el financiamiento de la reposición de los fondos de capital de trabajo de empresas que enfrentan pagos y obligaciones de corto plazo con sus trabajadores y proveedores de bienes y servicios y demás actividades necesarias para la reactivación económica; a través de un mecanismo que otorgue la garantía del Gobierno Nacional a los créditos en moneda nacional que sean colocados por las Empresas del Sistema Financiero (ESF).

3.2 La Garantía del Gobierno Nacional a que se refiere el numeral precedente solo cubre los créditos en moneda nacional que sean colocados por la ESF.

Artículo 4. Autorización de otorgamiento y características de la Garantía del Gobierno Nacional

4.1 Autorízase al Ministerio de Economía y Finanzas a través de la Dirección General del Tesoro Público, durante el Año Fiscal 2025 y 2026, a otorgar la garantía del Gobierno Nacional a las carteras de crédito que cumplan con las condiciones y requisitos para acceder al Programa

“REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”, hasta por la suma de S/100'000,000.00 (CIENTOS MILLONES Y 00/100 SOLES).

4.2 La garantía del Gobierno Nacional se otorga a los créditos que cumplen con las condiciones y requisitos del Programa y que se acogen al mismo.

4.3 El honramiento de la garantía por parte del Estado, se realiza transcurridos noventa (90) días calendario de atrasos de los créditos otorgados por la ESF, incluyendo intereses.

Artículo 5.- Implementación del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”

5.1 Por Resolución Ministerial del Ministerio de Economía y Finanzas se aprueba el otorgamiento de la garantía, en los términos y condiciones que establezca el Reglamento Operativo del Programa.

5.2 Encárguese al Banco de la Nación la administración del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”, en los términos y condiciones que establezca el Reglamento Operativo.

5.3 Para efectos de implementar el encargo a que se refiere el numeral precedente, así como formalizar la garantía a los créditos acogidos al Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”, autorizase a la Dirección General del Tesoro Público y a la Dirección General de Mercados Financieros y Previsional Privado del Ministerio de Economía y Finanzas, a suscribir con el Banco de la Nación un contrato, cuyo texto es aprobado por la Resolución Ministerial a que se refiere el numeral 5.1.

Artículo 6. Límite de la garantía del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”

6.1 La garantía que otorga el Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN” a los créditos en Soles que las ESF otorgan para financiar la reactivación de empresa, cubre como máximo el monto que resulte menor entre el monto equivalente a tres (3) veces la contribución anual de la empresa a ESSALUD en el año 2022 y el monto equivalente a un (03) mes de ventas promedio mensual del año 2022, de acuerdo a los registros de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT).

6.2. En el caso de las microempresas, para la determinación del límite de la garantía, se considera sólo el criterio del monto ventas promedio mensuales señaladas en el numeral precedente.

6.3. La garantía que otorga el Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN” cubre el saldo insoluto del crédito otorgado, de acuerdo con el siguiente detalle:

Créditos por empresa	Garantías (%)
Hasta 10,000	98
De 10,001 a 25,000	95
De 25,001 a 50,000	90

6.4 El monto total de los créditos que se garantizan a través del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN” por la empresa deudora no excede los S/ 50,000.00 (CINCUENTA MIL y 00/100 Soles).

Artículo 7. Alcances y condiciones para acceder al Programa Nororiente de Reactiva

7.1 Las garantías del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN” solo cubren los nuevos créditos que las ESF otorguen a las empresas que requieran financiar la reposición de su capital de trabajo, el pago a proveedores de bienes y servicios, pasivos contraídos con el personal de la empresa debidamente registrado, y cualquier otra contingencia comprobable derivada directamente de la reducción de la actividad por el cierre del aeropuerto Fernando Belaúnde Terry de Jaén hasta el 31 de diciembre de 2026.

Se consideran nuevos créditos aquellos que son otorgados por las ESF desde el plazo que se establezca en el Reglamento Operativo. Adicionalmente, las empresas beneficiarias del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN” están impedidas de pre pagar obligaciones financieras vigentes antes de cancelar los créditos originados en el marco del presente Programa.

7.2 No son elegibles como beneficiarias del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”, las empresas vinculadas a las ESF, así como empresas comprendidas en el ámbito de la Ley N°30737, Ley que asegura el pago inmediato de la reparación civil a favor del Estado peruano en casos de corrupción y delitos conexos.

7.3 La empresa beneficiaria no debe distribuir dividendos ni repartir utilidades, salvo el porcentaje correspondiente a sus trabajadores, durante la vigencia del crédito otorgado.

7.4 En el Reglamento Operativo se pueden establecer otros criterios de elegibilidad o de exclusión para el Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”.

Artículo 8. Plazo y condiciones de los créditos garantizados por el Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”

8.1 El plazo de los créditos que otorguen las ESF a las empresas beneficiarias, no puede exceder de treinta y seis (36) meses, lo que incluye un período de gracia de intereses y principal de hasta seis (06) meses.

8.2 El Ministerio de Economía y Finanzas establece una comisión por el otorgamiento de la Garantía del Gobierno Nacional. Dicha comisión es transferida por el Banco de la Nación a la cuenta principal del Tesoro Público.

8.3 Los criterios para definir la tasa de interés del crédito se establecen en el Reglamento Operativo del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”.

Artículo 9. Administración del Programa

9.1 El Banco de la Nación, se encarga de la administración del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”, incluyendo la verificación de los créditos otorgados por las ESF que cumplen con los requisitos y condiciones para acceder a la garantía.

9.2 Para el otorgamiento de la Garantía del Gobierno Nacional, previamente el Banco de la Nación y las EFS deben verificar los requisitos previstos en el artículo 8vo. Para dicho fin, las empresas que soliciten acogerse al Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN” emitirán su autorización para el acceso a su información tributaria y las declaraciones juradas que se establezcan en el Reglamento Operativo.

9.3 La metodología de verificación de los créditos es establecida en el Reglamento Operativo del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”.

Artículo 10. Garantía otorgada a los créditos mediante Fideicomiso

10.1. La Garantía del Gobierno Nacional a que se hace referencia en el artículo 4, puede otorgarse mediante un fideicomiso de titulización estructurado con el Banco de la Nación, que contiene créditos otorgados por las ESF, que cumplen con las condiciones y requisitos para acceder al Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”.

10.2. Para efectos de lo dispuesto en el numeral precedente, autorizase a la Dirección General del Tesoro Público del Ministerio de Economía y Finanzas a suscribir, en calidad de fideicomitente y de fideicomisario, un contrato de fideicomiso de titulización con el Banco de la Nación, el mismo que debe ser aprobado mediante Resolución Ministerial del Ministerio de Economía y Finanzas, teniendo en cuenta la propuesta de contrato de fideicomiso de titulización que remita la Dirección General de Mercados Financieros y Previsional Privado de dicho Ministerio.

10.3. Las ESF que tengan una cartera de crédito elegible para acceder al Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”, transfieren dicha cartera de créditos en dominio fiduciario al fideicomiso de titulización derivado del contrato a que se refiere el numeral precedente. El Banco de la Nación procederá a emitir a las ESF dos (02) certificados de participación, uno que contará con la Garantía del Gobierno Nacional por la totalidad del porcentaje coberturado sobre los créditos aportados, y otro por el saldo de la cartera sin garantía adicional.

10.4. La gestión de la cobranza de la cartera es obligación de las ESF, debiendo agotar todos los medios disponibles y demostrar la debida diligencia en esta función, hasta antes del honramiento de la garantía por parte del Estado.

10.5. A la fecha de culminación de la vigencia del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”, El Banco de la Nación liquida la cartera honrada pendiente de cobranza de acuerdo a lo que establezca el Reglamento Operativo.

10.6. Autorícese al Banco de la Nación a actuar como sociedad titulizadora en la operación descrita en los numerales anteriores, quedando, por el mérito de lo dispuesto en la presente ley y sin que sea necesario obtener resolución legal autoritativa alguna, a participar como fiduciaria en el programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN” en los términos señalados en la presente ley.

10.7. Con el desembolso del saldo de capital insoluto de los créditos que incumplan con el pago de los créditos fideicometidos, el fideicomiso del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN” queda subrogado en todos los derechos de todas las instancias públicas que garantizan los créditos ante las ESF, hasta por el monto del referido desembolso, así como frente a cualquier tercero obligado solidaria o subsidiariamente con el referido deudor. Las penalidades por incumplimiento de las empresas se establecen en el Reglamento Operativo.

Artículo 11. Contrato de cesión de cartera a favor del PROGRAMA REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN

Las ESF que otorguen créditos bajo el ámbito del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”, celebran un contrato de adhesión al contrato señalado en el numeral 10.2 del artículo 10, con el Banco de la Nación, para asegurar el cumplimiento de las condiciones dispuestas en el artículo 7 y en el Reglamento Operativo.

Artículo 12. Gastos derivados de la ejecución de garantías

Los gastos derivados de la ejecución de las garantías que se otorguen bajo el ámbito del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”, son pagados por el Fideicomiso del Programa. El Ministerio de Economía y Finanzas transferirá a éste los recursos necesarios, con cargo a los recursos asignados al pago del servicio de la deuda pública.

Artículo 13. Garantía individual a los créditos otorgados por las ESF mediante Comisión de Confianza o instrumentos similares

13.1. La garantía del Gobierno Nacional a que se hace referencia en el artículo 4, cubre individualmente a los títulos valores que representan créditos otorgados por las ESF, y que cumplen con las condiciones y requisitos para acceder al Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”.

13.2 Para efectos de implementar lo señalado en el párrafo precedente, autorizase a la Dirección General del Tesoro Público del Ministerio de Economía y Finanzas a suscribir con el Banco de la Nación, un contrato de comisión de confianza u otro instrumento de similar naturaleza, el mismo que se aprueba mediante una Resolución Ministerial del Ministerio de Economía y Finanzas. Dicho contrato es propuesto por la Dirección General de Mercados Financieros y Previsional Privado de dicho Ministerio.

13.3. Las ESF que tengan crédito elegible para acceder al Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN” presentan al Banco de la Nación el título valor para su validación y la emisión de la Garantía del Gobierno Nacional.

13.4. La gestión de la cobranza de los créditos es obligación de las ESF, debiendo agotar todos los medios disponibles y demostrar la debida diligencia en esta función hasta antes del honramiento de la garantía por parte del Estado.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Reglamento Operativo del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”

El Reglamento Operativo del Programa se aprueba mediante Resolución Ministerial del Ministerio de Economía y Finanzas, en un plazo no mayor de veinte (20) días hábiles, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Ley.

Dicho Reglamento incluye los aspectos operativos y disposiciones complementarias necesarias para la implementación del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”, incluyendo el mecanismo de la cobranza de la cartera honrada y el plazo de duración del Programa.

Segunda. Inaplicación de prohibición para otorgamiento de Garantía del Gobierno Nacional.

Excepcionalmente, para efectos de lo establecido en la presente Ley, no resulta aplicable lo dispuesto en el numeral 29.2 del artículo 29 del Decreto Legislativo N° 1437, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Endeudamiento Público.

Tercera. Cobranzas de la cartera honrada

1. Los créditos honrados a través de la ejecución de las garantías del Gobierno Nacional, en el marco del Programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN”, se pueden transferir en dominio fiduciario a un fideicomiso de administración, para efectos de su cobranza.

2. Para efectos de lo dispuesto en el numeral precedente, autorizase a la Dirección General del Tesoro Público del Ministerio de Economía y Finanzas a suscribir, en calidad de fideicomisario, un contrato de fideicomiso de administración, el cual se encuentra a cargo del Banco de la Nación. Dicho contrato debe ser aprobado mediante Resolución Ministerial del Ministerio de Economía y Finanzas.

3. En el Reglamento Operativo se establecerán las responsabilidades, el mecanismo y los costos asociados a la cobranza de la operación crediticia objeto de la garantía.

Cuarta. Autorización al Banco de la Nación

El Banco de la Nación, dentro de las funciones establecidas en sus documentos de gestión y dentro de lo establecido en la presente ley, queda autorizado para establecer los mecanismos y convenios necesarios para el funcionamiento del Programa.

Quinta. Beneficiarios del programa Reactiva Perú.

Las empresas que a la fecha del crédito mantienen deudas derivadas del financiamiento generado mediante el programa REACTIVA PERÚ, podrán acogerse a los beneficios de la extensión de plazo señalado en la disposición equivalente al plazo señalado de vigencia del programa “REACTIVA TUR DEL MARAÑÓN” en el artículo 8.

Sexta: Financiamiento

La implementación del presente programa se financia con los recursos de la “Reserva de Contingencia” que administra anualmente el Ministerio de Economía y Finanzas, por lo que no requiere de recursos adicionales en el Presupuesto del Sector Público

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

Única: Declaración de Destino Turístico Nacional las provincias de Jaén, San Ignacio y Cutervo

Declárese como Destino Turístico Nacional las Provincias de Jaén, Cutervo y San Ignacio en la región Cajamarca.

Lima, setiembre de 2025



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/09/2025 13:06:16-0500



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
Maria FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/09/2025 10:21:01-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/09/2025 13:06:24-0500

Silvia María Monteza Facho
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 09/09/2025 16:18:00-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2025 11:24:36-0500



Firmado digitalmente por:
VERGARA MENDOZA Bvis
Hernan FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2025 11:32:18-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2025 12:54:28-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. LA SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO FERNANDO BELAUNDE TERRY DE LA PROVINCIA DE JAÉN - CAJAMARCA

El aeropuerto de Jaén se encuentra situado en la región Cajamarca, provincia de Jaén, distrito de Bellavista, a 27 kms de la ciudad de Jaén.

Inició sus operaciones el año 1995, mediante Resolución Directoral N°0035-95-MTC/15-12 del 28 de febrero de 1995

Característica física del área de maniobras:

Pista	: 2400x45
Pavimento	: asfalto
Designador de pista	: 16/34
PCN	: 54F/D/X/T
Franja de Pista	: 2600x150
Plataforma de Superficie de viraje	: RWY 16

Características físicas del área de la plataforma

Plataforma	: 120x70
Pavimento	: Concreto
Dimensiones	: 8400
Aeronave máxima permisible	: Boeing 737

Gráfico N°01
Aeropuerto Fernando Belaúnde Terry - Jaén



La situación del aeropuerto Fernando Belaunde Terry de Jaén, ubicado en Cajamarca, también conocido como Shumba, se ha tornado crítica, permaneciendo inoperativo desde 2022 debido al deterioro de su pista de aterrizaje. Esta prolongada inactividad y deterioro ha generado serios impactos económicos negativos, especialmente en el sector turístico, afectando tanto a empresas como a la conectividad de la región. La falta de conexión aérea ha obligado a los viajeros a recurrir a rutas alternativas por tierra más largas y costosas, impactando negativamente el flujo turístico hacia destinos de mucha importancia como el complejo arqueológico de Kuélap.

Según la investigación publicada por *El Comercio*¹, la prolongada inoperatividad del terminal aéreo ha provocado el quiebre de numerosos emprendimientos turísticos. Así comentó el diario en la sesión del 11 de junio de 2025:

El cierre inicial del aeropuerto Shumba tuvo lugar el 4 de junio de 2022, motivado por las condiciones deficientes de la pista. Tras una breve reapertura en diciembre del mismo año, las operaciones se suspendieron nuevamente en enero de 2023, repitiendo el problema. Un intento de reactivación en julio de 2023, incluso con la presencia del entonces ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez Reyes, resultó efímero debido a la utilización de asfalto inadecuado durante las reparaciones. Este vaivén de aperturas y cierres ha erosionado la confianza en la gestión del proyecto.

En mayo de 2024, Pérez Reyes, en ese momento titular del MTC, anunció una reestructuración de la gerencia de Corpac, atribuyendo la lentitud de los avances a la anterior administración. Se proyectaba que el aeropuerto inicialmente recibiría aeronaves de hasta 76 pasajeros, con planes de ampliar la capacidad para aeronaves más grandes a partir de octubre del mismo año. Sin embargo, esta promesa no se materializó y la incertidumbre persistió.

A pesar de los trabajos de reparación en curso, una empresa de turismo intentó operar vuelos con un avión de 76 pasajeros desde agosto del año pasado, pero se vio obligada a cancelar el servicio debido a la limitada capacidad de la aeronave y los elevados costos de los pasajes. Esta experiencia subraya la necesidad de soluciones definitivas y la importancia de una infraestructura adecuada para el desarrollo del transporte aéreo regional.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, propuso junio de 2025 como nueva fecha de reapertura, generando dudas entre la población regional. Se estimaba que CORPAC concluiría las obras de reparación para entonces, pero la falta de avances concretos alimentó la desconfianza. La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) está impulsando

¹ <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/cierre-del-aeropuerto-de-jaen-ahoga-al-turismo-perdidas-por-mas-de-s250-mlns-al-ano-y-el-70-de-agencias-de-turismo-quebradas-informe-cajamarca-mtc-corpac-noticia/#:~:text=El%20aeropuerto%20de%20Ja%C3%A9n%20fue,2023%20por%20el%20mismo%20motivo.>

un proyecto de rehabilitación y mejoramiento del terminal aéreo con una inversión de 317 millones de soles, estimando la finalización del expediente técnico para el cuarto trimestre de 2026 y el inicio de obra en 2027. Estas proyecciones a largo plazo contrastan con la urgencia de la situación.

CORPAC, la entidad encargada de ejecutar la obra, ha sido objeto de críticas por los retrasos en la reparación de la pista, que solo requiere la intervención en el 14% de su superficie, equivalente a 15,000 metros cuadrados. Se han destinado más de S/ 3.5 millones y un adicional del 11% para la instalación de geomallas, pero la entidad no ha proporcionado una fecha precisa para la finalización de la obra. La Contraloría, la DGAC y el MTC supervisan los trabajos de retiro de las capas dañadas del pavimento.

El cierre del aeropuerto ha provocado el quiebre del 70% de los emprendimientos turísticos surgidos a raíz de su funcionamiento, según Enrique Montoya, presidente de la Cámara de Turismo de Jaén. Las pérdidas económicas anuales superan los 250 millones de soles. Antes del cierre, en 2019, Jaén recibía alrededor de 12 mil turistas al mes, y dos aerolíneas operaban vuelos hacia la región. La infraestructura aeroportuaria representa un eje económico clave para el nororiente del Perú, conectando Jaén con ciudades como San Ignacio, Huancabamba, Cutervo, Chota, Bagua y todo Amazonas.

I.1. LA PROBLEMÁTICA DEL CIERRE DEL AEROPUERTO

El aeropuerto fue cerrado el 4 de junio del 2022 por el mal estado de su pista de aterrizaje. Tras unos trabajos de reparación, fue reabierto en diciembre de ese año, pero se volvieron a restringir las operaciones en enero del 2023 por el mismo motivo.

El aeropuerto Fernando Belaunde Terry de Jaén (Cajamarca), más conocido como el aeropuerto de Shumba, está cerrado desde el 2022 debido al mal estado de su pista de aterrizaje, lo que ha llevado a que no se realicen vuelos desde y hacia dicha ciudad, pues las aerolíneas reportaron que dicha situación pone en peligro a los pasajeros. Eso ha tenido un impacto negativo en el comercio y el turismo. Las autoridades involucradas en el tema, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y CORPAC, han incumplido los plazos, según denuncian las organizaciones de Jaén, y se anuncian protestas si no se pone en funcionamiento dicho terminal aéreo en la fecha pactada.

Según el Informe Hito de Contraloría N°008-2025-OCI/0257-SCC de fecha 13 de junio de 2025, se requerían ejecutar las siguientes acciones en la pista de aterrizaje:

- *Reemplazo de 15,563.55 m² de pavimento asfáltico en trío a pavimento asfáltico en caliente de 4".*

- *Sellado de grietas y fisuras críticas utilizando sellador elastomérico.*
- *Pintado de señalización horizontal (solo para la señalización dentro del área de reemplazo de pavimento).*

El estado situacional; "la obra "Mantenimiento de los pavimentos con utilización de mezcla asfáltica en caliente de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Jaén", inició el 14 de diciembre de 2024, con fecha de finalización 25 de enero de 2025, habiéndose suspendido el plazo de ejecución de obra por la causal fuerza mayor ajena a la voluntad de las partes desde el 13 de febrero al 22 de abril de 2025, como se detalla a continuación:

El 20 de enero de 2025, CORPAC S.A y el Consorcio Jaén (conformado por las empresas GRUPO DE EMPRESAS CONSTRUCTORA INDUSTRIALES Y AFINES S.R.L. y KARMA CONSTRUCTION STUDIO S.A.C.), suscribieron el Contrato N° GL.004.2025 derivado del procedimiento de selección por Contratación Directa N°001.2025.CORPAC S.A. para la ejecución de la obra: "Mantenimiento de los pavimentos con utilización de mezcla asfáltica en caliente de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Jaén", por un monto ascendente a S/ 3 387 885, 15 incluido IGV y un tiempo de ejecución de 43 días calendario.

Gráfico N°02

Rehabilitación de la pista de aterrizaje y despegue. Aeropuerto de Jaén.



Fuente: Contraloría General de la República

I.2. LA IMPORTANCIA DEL AEROPUERTO DE JAÉN

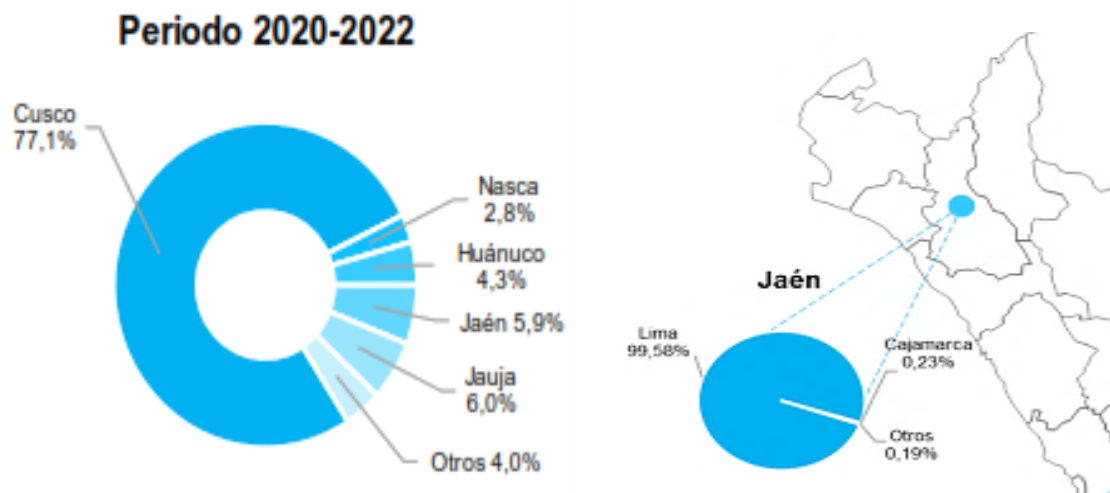
El Aeropuerto de Jaén es el principal aeropuerto del Nor oriente peruano, se ubica en la ciudad de Jaén, región Cajamarca, donde se tiene como fuente alternativa del servicio TUUA al Aeropuerto de Cajamarca, el cual se encuentra administrado por la

empresa Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, ADP). Al respecto, la distancia entre ambos terminales aéreos es de aproximadamente 340 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de ocho (8) horas, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración.

Según el informe 074-2024-IC-OSITRAN de fecha 23 de mayo de 2024, el Aeropuerto de Jaén constituye, después del aeropuerto del Cuzco, junto con el aeropuerto de Jauja, el segundo en importancia en tráfico aéreo en los aeropuertos administrados por CORPAC; representando el 5,9% del total de pasajeros.

Gráfico N° 03

Aeropuerto de Jaén, principales ciudades de destino de los pasajeros

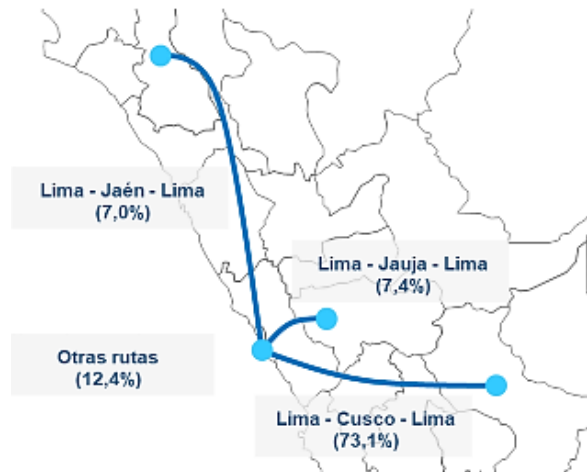


Al respecto, como se puede observar, en el caso del aeropuerto de Jaén, alrededor del 88% de sus operaciones totales fueron del tipo comercial, teniendo como principal destino a la ciudad de Lima (87,6% de las operaciones de salida) y siendo la empresa LATAM el principal usuario del aeropuerto, seguido muy de lejos por la empresa Viva Air. Cabe indicar que, durante el periodo de análisis, los vuelos comerciales se realizaron principalmente mediante aeronaves modelo Airbus 319 o 320 (cuyo PMD oscila entre las 70 y 80 TM). 189²

² Informe 074-2024-OSITRAN

Gráfico N°04

Importancia del aeropuerto de Jaén en las operaciones de la aerolínea LATAM (2024)



Según el informe de OSITRAN para el periodo 2017-2022, con relación a las rutas alternativas y la importancia con otros aeropuertos cercanos a Jaén: “se embarcaron en el aeropuerto de Jaén alrededor de 426 mil pasajeros, cuyo principal destino fue la ciudad de Lima (99,6% del total de pasajeros de salida), en tanto que en el caso del Aeropuerto de Cajamarca, de acuerdo con la información estadística de ADP, durante similar periodo se registró un total de 1,08 millones de pasajeros de salida, cuyo principal destino también fue la ciudad de Lima (99,7% del total de pasajeros de salida).

Por otro lado, respecto a las tarifas cobradas a los pasajeros, a la fecha del presente informe, el monto de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Jaén asciende a USD 4,55 (incluido IGV), en tanto que en el Aeropuerto de Cajamarca la TUUA nacional asciende a USD 5,61 (incluido IGV). De este modo, existe una diferencia de USD 1,05 (incluido IGV) respecto al costo de uso de los servicios asociados a la TUUA entre uno u otro aeropuerto.

Al respecto, ante un incremento pequeño pero significativo (entre 5% y 10%) y no transitorio de la TUUA nacional en el Aeropuerto de Jaén, la diferencia entre ambas TUUA se ubicaría entre USD 0,83 y USD 0,60 (incluido IGV), y considerando que el tiempo de viaje por vía terrestre entre ambos aeropuertos es de ocho (8) horas aproximadamente, el Aeropuerto de Cajamarca no sería una fuente alternativa viable de aprovisionamiento debido a que el costo de transporte que tendría que asumir el pasajero para demandar el servicio en dicho aeropuerto sería de alrededor de USD 16 (incluido IGV) en taxi colectivo”

Gráfico N°05

Distancia entre aeropuerto de Jaén y Aeropuerto de Cajamarca

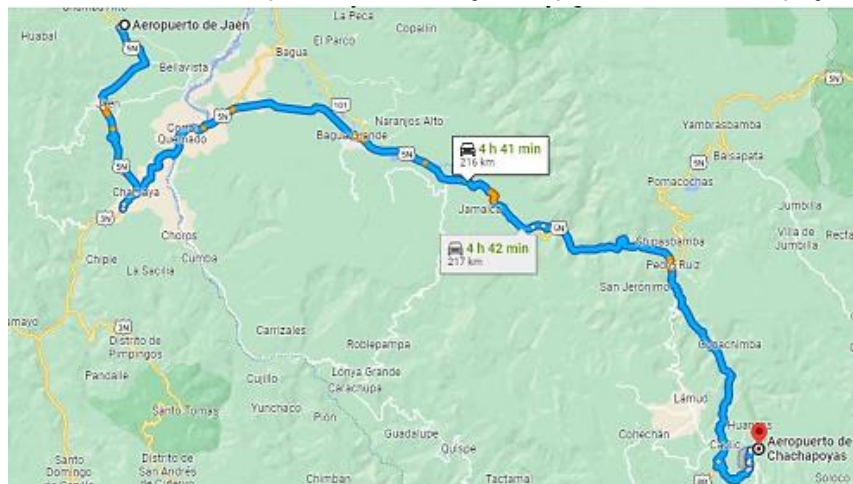


Fuente: OSITRAN

Asimismo, fuera de la región Cajamarca, el aeropuerto más cercano es el Aeropuerto de Chachapoyas, en la región Amazonas, el cual se encuentra administrado por ADP. Al respecto, la distancia entre ambos terminales aéreas es de aproximadamente 220 km en carretera con un tiempo de viaje en auto de casi cinco (5) horas.

Gráfico N°06

Distancia entre aeropuerto de Jaén y Aeropuerto de Chachapoyas



Fuente: OSITRAN

Con relación a este terminal, en términos de proximidad, se tendrían como fuentes alternativas del servicio para las aerolíneas a los aeropuertos de Chachapoyas, Cajamarca y Piura, todos ellos administrados por ADP. Al respecto, en la siguiente tabla se presentan algunos indicadores del movimiento de naves en dichos

aeropuertos, de acuerdo con la información estadística declarada por CORPAC y ADP para el periodo 2017 – 2022

Cuadro N°01
Indicadores de operaciones y aerolíneas entre el aeropuerto de Jaén y cercanos
2017-2022

Aeropuerto	Jaén	Chachapoyas	Cajamarca	Piura
Operaciones totales (miles)	8,20	5,88	19,03	49,97
Part.% de Operaciones Comerciales	88,3%	97,7%	97,9%	78,9%
Principales usuarios	LATAM (76,6%) Viva Air (8,4%)	Servicios Aéreos Tarapoto (64,8%) Aero Transporte (26%)	LATAM (57,4%) Star Up (15,1%)	LATAM (45,9%) FAP (17,2%) SKY Airlines (9,5%)
Principales destinos	Lima (87,6%)	Tarapoto (65,3%) Lima (29,6%)	Lima (93,7%)	Lima (79,9%)

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

La caída de operaciones y pasajeros desde el año 2022 hasta la fecha es estrepitosa, pasando de 1,154 operaciones, 146,604 pasajeros y 78 TM de carga del año 2022 a 397 pasajeros en 2024 (prácticamente pasajeros de operaciones no comerciales).

Cuadro N°02
Evolución de las operaciones, pasajeros y carga del aeropuerto de Jaén 2015-2024

Aeropuerto/ Aeródromo	Año	Operaciones	Pasajeros	Carga (TM.)	Variación (%)		
					Operaciones	Pasajeros	Carga
JAÉN	2015	167	18	0.1	-45.4	-60.0	-79.0
	2016	247	24,546	0.1	47.9	136,266.7	60.0
	2017	976	121,023	0.0	295.1	393.0	-100.0
	2018	1,403	168,107	0.0	43.8	38.9	0.0
	2019	2,170	283,672	0.0	54.7	68.7	0.0
	2020	843	92,124	42.2	-61.2	-67.5	0.0
	2021	1,671	169,180	88.8	98.2	83.6	110.3
	2022	1,154	146,604	78.4	-30.9	-13.3	-11.7
	2023	86	10,479	5.1	-92.5	-92.9	-93.6
	2024	98	397	0.6	14.0	-96.2	-87.3

Fuente: Memoria CORPAC 2024

I.3. Actividad económica potencialmente afectada

La actividad económica tanto de la provincia de Jaén como de las provincias del norte de Cajamarca, así como de las provincias de Bagua y Utcubamba son las más afectadas con la suspensión de vuelos en el aeropuerto de Jaén.

Los lugares turísticos afectados por la caída de la actividades turística derivada del cierre del aeropuerto de Jaen son:

Lugares Turísticos en la provincia de Jaén

Los principales atractivos turísticos de la provincia de Jaén afectadas gira en torno a:

- Catedral de Jaén
- Huaca Montegrande
- Bosque Seco Gotas de Agua
- Baños Termales del Almendral
- Museo Hermógenes Mejía Solf
- Catarata San Andrés
- Catarata Chorro Blanco
- Miranorte
- Plaza de Armas de Jaén

Lugares Turísticos en la provincia de San Ignacio

- Los Farallones de Faical
- Catarata La Libertad
- La Laguna Azul - Huararango
- Playa Los Cocos
- Catarata Bella Encantadora - Las Malvinas Huarango
- Parcelas Agroturísticas
- Mirador Turístico Cerro Campana
- Santuario Nacional Tabaconas Namballe
- Pinturas Ruprestres del Cerro Faical
- La Chorrera y Los Peroles Negros
- Laguna de Faical
- Catarata Santa Lucia – Chirinos.

Lugares Turísticos en la provincia de Cutervo

- Parque Nacional de Cutervo:
- Lagunas del Cerro Ilucán
- Mirador Turístico
- Ciudadela del Ilucán
- Las Torres de Rejopampa y Llipa

Lugares Turísticos en la provincia de Bagua

- Cataratas El Tigre
- Cavernas Cambiopítec
- El Bijao y Tsuntsuntsa

- Huellas antediluvianas en Rentema
- Sitio arqueológico de Llactán
- Valle de los Dinosaurios

Lugares Turísticos en la provincia de Utcubamba

- Pinturas Rupestres de Yamón
- Cerro La Torita:
- Laguna de Burlan

Se estima que existirían más de 20 mil empresas directamente afectadas en las cinco provincias que pertenecen al área de influencia más cercana al aeropuerto de Jaén; por el cierre del aeropuerto perteneciente a los subsectores de actividad de Comercio, Transportes y Turismo y Hotelería.

Cuadro N°03

Número de contribuyentes por sector y subsector de actividad en las provincias,
Área de influencia del aeropuerto de Jaén

	CUTERVO	JAEN	SAN IGNACIO	BAGUA	UTCUBAMBA	SUBTOTALES
COMERCIO AL POR MAYOR	377	2,179	376	367	548	3,847
COMERCIO AL POR MENOR	1,287	5,083	1,309	1,288	1,478	10,445
TRANSPORTES	323	943	279	398	307	2,250
TURISMO Y HOTELERIA	554	1,877	545	629	739	4,344
TOTAL	2,541	10,082	2,509	2,682	3,072	20,886

Fuente: SUNAT 2023

La caída de la actividad económica relacionada con los cuatro subsectores de actividad se refleja en los reportes de investigación hecho por la prensa. En junio de 2025, el diario el Comercio señalaba lo siguiente con respecto al impacto negativo del cierre el aeropuerto:

*“La situación del **aeropuerto** Fernando Belaunde Terry de Jaén, Cajamarca, también conocido como Shumba, se ha tornado crítica, permaneciendo inoperativo desde 2022 debido al deterioro de su pista de aterrizaje. Esta prolongada inactividad ha generado serias repercusiones económicas, especialmente en el sector turístico, afectando tanto a empresas como a la conectividad de la región. La falta de vuelos ha obligado a los viajeros a recurrir a rutas alternativas más largas y costosas, impactando negativamente el flujo turístico hacia destinos clave como el complejo arqueológico de Kuélap.*

Según la investigación publicada por El Comercio, la prolongada inoperatividad del terminal aéreo ha provocado el quiebre de numerosos emprendimientos turísticos.

El cierre inicial del aeropuerto Shumba tuvo lugar el 4 de junio de 2022, motivado por las condiciones deficientes de la pista. Tras una breve reapertura en diciembre del mismo año, las operaciones se suspendieron nuevamente en enero de 2023, repitiendo el problema. Un intento de reactivación en julio de 2023, incluso con la presencia del entonces ministro de Transportes y Comunicaciones, Raúl Pérez Reyes, resultó efímero debido a la utilización de asfalto inadecuado durante las reparaciones. Este vaivén de aperturas y cierres ha erosionado la confianza en la gestión del proyecto.

En mayo de 2024, Pérez Reyes, en ese momento titular del MTC, anunció una reestructuración de la gerencia de CORPAC, atribuyendo la lentitud de los avances a la anterior administración. Se proyectaba que el aeropuerto inicialmente recibiría aeronaves de hasta 76 pasajeros, con planes de ampliar la capacidad para aeronaves más grandes a partir de octubre del mismo año. Sin embargo, esta promesa no se materializó y la incertidumbre persistió.

A pesar de los trabajos de reparación en curso, una empresa de turismo intentó operar vuelos con un avión de 76 pasajeros desde agosto del año pasado, pero se vio obligada a cancelar el servicio debido a la limitada capacidad de la aeronave y los elevados costos de los pasajes. Esta experiencia subraya la necesidad de soluciones definitivas y la importancia de una infraestructura adecuada para el desarrollo del transporte aéreo regional.

El MTC, durante la gestión de Pérez Reyes, propuso junio de 2025 como nueva fecha de reapertura, generando escepticismo entre la población local. Se estimaba que CORPAC concluiría las obras de reparación para entonces, pero la falta de avances concretos alimentó la desconfianza. La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) está impulsando un proyecto de rehabilitación y mejoramiento del terminal aéreo con una inversión de 317 millones de soles, estimando la finalización del expediente técnico para el cuarto trimestre de 2026 y el inicio de obra en 2027. Estas proyecciones a largo plazo contrastan con la urgencia de la situación.

CORPAC, la entidad encargada de ejecutar la obra, ha sido objeto de críticas por los retrasos en la reparación de la pista, que solo requiere la intervención en el 14% de su superficie, equivalente a 15,000 metros cuadrados. Se han destinado más de S/ 3.5 millones y un adicional del 11% para la instalación de geomallas, pero la entidad no ha proporcionado una fecha precisa para la finalización de la obra. La Contraloría, la DGAC y el MTC supervisan los trabajos de retiro de las capas dañadas del pavimento.

Durante el período de cierre del aeropuerto (junio de 2022 al 5 de septiembre de 2025) la tasa de endeudamiento de las micro y pequeñas empresas, así como el crédito al consumo de seis provincias afectadas directamente, se ha incrementado de manera muy importante, siendo la principal por tamaño del monto de los créditos la provincia de Jaén. En el caso de la provincia de Utcubamba, los créditos se incrementaron en 93%.

Durante el año 2024, el movimiento de pasajeros y aeronaves en dicho aeropuerto es prácticamente inexistente, sin ningún velo comercial, sólo para acciones de aeronaves menores de acción militar, policial o helicópteros.

Cuadro N°05

Movimiento General Aeroportuario 2024

Aeropuerto/ Aeródromo	Operaciones	Pasajeros	Carga (Kg.)
Andahuaylas	144	2,363	13,119
Anta Huaraz	384	38,669	100
Arequipa	16,026	2,320,544	1,175,985
Atalaya	1,968	20,371	46,775
Ayacucho	3,998	404,780	198,246
Cajamarca	4,780	671,667	591,639
Cusco	29,801	4,059,203	1,997,684
Chachapoyas	661	35,628	356,043
Chiclayo	10,427	898,718	435,059
Chimbote	232	42	0
Huánuco	2,666	157,739	204,757
Ilo	624	9,385	0
Iquitos	11,371	1,025,902	12,598,440
Jaén	98	397	641
Jauja	1,783	194,200	0
Juanjui	10	0	0
Juliac	4,555	597,165	494,011
Lima	117,810	14,994,040	27,597,822
Mazamari	2,803	6,410	82,666
Moquegua	284	0	0
Nasca	33,131	158,092	0
Pisco	61,709	2,499	26,485
Piura	9,681	1,082,607	902,775
Pucallpa	21,006	699,626	1,156,598
Pto. Maldonado	3,277	376,974	769,222
Rioja	230	588	2,220
Rod. de Mendoza	487	7,629	18,478
Saposa	0	0	0
Tacna	3,312	440,015	683,978
Talara	1,847	260,556	0
Tarapoto	12,362	1,179,771	1,748,262
Tingo Maria	419	9,305	97,657
Tocache	20	61	0
Trujillo	15,474	976,622	502,987
Tumbes	3,212	442,065	354,128
Yurimaguas	4,111	17,422	104,995
Total Nacional	380,703	31,091,055	52,160,772

Fuente: CORPAC, Memoria Anual 2024

II. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Decreto Legislativo 1455, Decreto Legislativo que crea el programa “Reactiva Perú”
- Decreto Legislativo que aprueba la suspensión temporal y excepcional de las Reglas Fiscales para el Sector Público No Financiero para los Años Fiscales 2020 y 2021 y establece otras disposiciones.
- Decreto Supremo 124-2020-EF, Modifican los montos máximos de los créditos y condición de acceso al programa Reactiva Perú
- Decreto Supremo N° 304-2012-ef que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto.
- Políticas de Estado del Acuerdo Nacional.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La propuesta legislativa, de convertirse en Ley, no genera ningún tipo de gasto para el erario nacional; por el contrario, busca agilizar el desarrollo de las regiones del nororiente del país, a través de mecanismos de compensación, fomento e impulso de la actividad económica.

Impacto Económico

El impacto económico de la ley se verificará en la recuperación de la actividad económica y/o comercial de las bodegas, restaurantes, hospedajes, agencias de viaje, eventos culturales y demás actividades que dependen de la afluencia de pasajeros a través del aeropuerto.

Esta recuperación impacta también sobre la recaudación de los impuestos nacionales y regionales debido al incremento de la actividad económica.

Efectos Monetarios y No Monetarios

Monetarios:

Se prevé un impacto positivo sobre la recaudación tributaria de más de 20,000 establecimientos pertenecientes cuatro grupos de actividad económica directamente afectados por el cierre del aeropuerto de Jaén en cinco provincias del nororiente peruano.

Asimismo, y de manera directa, un impacto positivo en el nivel de actividad de dichos establecimientos que son pequeñas y microempresas.

No Monetarios:

La recuperación de la actividad económica a través de la inyección de créditos garantizados, no sólo recupera la actividad de los propios establecimientos y del Estado peruano a través

de la recaudación, sino que además se recuperan los empleos (se estiman más de 10,000 empleos comprometidos directamente), también el gasto de las familias, y los servicios sociales derivados de la distribución de los impuestos recaudados.

Impacto Presupuestal

La propuesta legislativa, de convertirse en Ley, no genera ningún tipo de gasto adicional para el erario nacional; ya que se trata de un crédito con devolución a las empresas perjudicadas por el cierre del aeropuerto de Jaén.

El Estado Peruano debe garantizar los servicios básicos en todo el territorio nacional, por lo que el cierre del aeropuerto y su posterior recuperación corresponde al Estado Peruano, a través del Gobierno Nacional garantizar la provisión de dichos servicios. El cierre del aeropuerto lleva más de 2 años ocasionando enormes perjuicios económicos y sociales.

La reserva de fondos y créditos los realiza el sistema financiero privado con garantía del Estado Peruano, la recuperación de los mismos corresponde al mismo procedimiento de un crédito convencional en el sector financiero privado, por lo que, una vez concluido el ciclo del crédito, no se genera gasto adicional al erario nacional.

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

La presente iniciativa legislativa de convertirse en Ley no modifica ninguna ley vigente, sino que, genera nuevos instrumentos de apoyo y alivio a la micro y pequeña empresa generando oportunidades para su reactivación y no terminen cerrando, destruyendo empleos y oportunidades.

Ya existe un marco normativo y la experiencia satisfactoria, basada en el programa Reactiva Perú, por lo que el presente programa se enmarca dentro de su cobertura normativa.

Asimismo, el Banco de la Nación tiene entre sus funciones el administrar fideicomisos. El artículo 3 de sus estatutos señala:

Artículo 3: Naturaleza, Objeto y Funciones Generales

k. Otorgar créditos, arrendamientos financieros y cualquier otra facilidad financiera, así como constituir o administrar fideicomisos, a favor de los organismos del gobierno nacional, gobiernos regionales y locales, y demás entidades o empresas del Sector Público, en el marco de la normativa aplicable.

V. VINCULACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

El presente proyecto de ley está en concordancia con las seis siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- **8.** Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú
- **10.** Reducción de la pobreza.
- **11.** Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación.
- **14.** Acceso al Empleo Pleno, Digno y Productivo.
- **17.** Afirmación de la economía social de mercado.
- **18.** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
- **21.** Desarrollo en Infraestructura y Vivienda
- **24.** Afirmación de un Estado eficiente y transparente.