

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA
DE NECESIDAD PÚBLICA E
INTERÉS NACIONAL LA
CONSTRUCCIÓN Y
FUNCIONAMIENTO DEL
AERÓDROMO RURAL TURÍSTICO
DE RUPACCOCHA EN LA
COMUNIDAD CAMPESINA DE
CARHUAPATA**

El congresista de la república **ALFREDO PARIONA SINCHE**, miembro de la BANCADA SOCIALISTA, 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 presenta el siguiente proyecto de ley.

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República,
Ha dado la ley siguiente:

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA E INTERÉS NACIONAL LA
CONSTRUCCIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL AERÓDROMO RURAL
TURÍSTICO DE RUPACCOCHA EN LA COMUNIDAD CAMPESINA DE
CARHUAPATA**

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente ley tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la construcción y funcionamiento del aeródromo rural turístico de Rupacocha, ubicado en la Comunidad Campesina de Carhuapata de la provincia de Angaraes, región Huancavelica, a efectos de promover el desarrollo sostenible, la integración regional y, reactivación económica de la región, puesto que será una inversión sin precedentes para Huancavelica.

Artículo 2. Declaración de necesidad pública e interés nacional

Se declara de necesidad pública e interés nacional, la construcción y funcionamiento del aeródromo rural turístico de Rupacocha, ubicado en la Comunidad Campesina de Carhuapata de la provincia de Angaraes, región Huancavelica.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y, el Ministerio de Economía y Finanzas, en coordinación con el Gobierno Regional de Huancavelica y, la Municipalidad Provincial de Angaraes - Lircay, en el marco de sus competencias y el equilibrio financiero, desarrollan las acciones que resulten necesarias, a fin de dar cumplimiento a la presente ley.

Lima, enero de 2026

ALFREDO PARIONA SINCHE
Congresista de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

FUNDAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA:

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

El artículo 4 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, establece que, *“Son objetivos permanentes del Estado en materia de Aeronáutica Civil, los siguientes: a) Incentivar el desarrollo de una aviación civil segura en el Perú; b) Promover la integración del territorio nacional, especialmente la de las zonas geográficamente alejadas; c) Fomentar la vinculación permanente del Perú con los demás países, a través de empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeras, mediante servicios de aviación comercial económicos, ordenados y seguros; d) Promover el desarrollo de la tecnología aeronáutica, otorgando prioridad al establecimiento de fábricas y talleres aeronáuticos; e) Promover la capacitación del personal aeronáutico nacional, mediante el apoyo a la creación y desarrollo de las escuelas de aviación de tripulantes técnicos, aeroclubes, centros de instrucción y asociaciones aerodeportivas en general; f) Asegurar el desarrollo de las operaciones aerocomerciales en un marco de leal competencia y con estricta observancia de las normas técnicas vigentes; g) Incentivar el incremento y modernización del parque aéreo nacional, así como el mejoramiento y ampliación de la infraestructura aérea pública y privada; h) Fomentar la creación y desarrollo de aeródromos públicos y privados, otorgando las facilidades que sean convenientes para este propósito; i) Fomentar la ampliación de los servicios ofertados por las empresas de transporte aéreo, como un medio para promover el incremento de la actividad turística; j) Promover*

el ordenamiento y racionalización de los servicios de navegación aérea, a través del Plan Nacional de Navegación Aérea, y k) Apoyar los procesos de integración latinoamericana mediante acuerdos multilaterales entre los países de la región.”

También, el artículo 9 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, señala que, *“La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para: a) Aplicar la presente Ley, su reglamentación y demás normas complementarias e instrumentos internacionales vigentes para el Perú; b) Proponer los reglamentos a la presente Ley y sus respectivos anexos técnicos; c) Aprobar, modificar y dejar sin efecto las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y las directivas técnicas; d) Regular, supervisar, controlar, fiscalizar y sancionar, todas las actividades aeronáuticas civiles, incluidas las que realiza el Estado, de conformidad con el Artículo 5, numeral 5.2 de la presente Ley; e) Colaborar en la investigación de los accidentes aeronáuticos a cargo de la Comisión de Investigación de Accidentes Aeronáuticos; f) Otorgar, modificar, suspender o revocar los Certificados de Explotador, las Conformidades de Operación, así como aceptar las Especificaciones Técnicas de Operación correspondientes; g) Otorgar, modificar, suspender y revocar los Permisos de Operación y Permisos de Vuelo; h) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones de Estaciones Reparadoras, Talleres de Mantenimiento, Escuelas de Aviación, Centros de Instrucción de Controladores de Tránsito Aéreo y Técnicos de Mantenimiento y toda otra autorización en materia de aeronáutica civil; i) Construir, mejorar y rehabilitar aeródromos públicos; j) Establecer, administrar y operar los servicios de navegación aérea en los aeródromos públicos, así como en los espacios aéreos designados para tal propósito, pudiendo delegar estas actividades a otro organismo especializado del Estado. k) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones a los aeródromos públicos y privados, fijando las condiciones de su funcionamiento; l) Formular, aprobar y actualizar el Plan Nacional de Navegación Aérea, los planes técnicos y operativos de los organismos proveedores de servicios de navegación aérea y explotadores de aeródromos, así como las normas, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de navegación aérea. m) Proponer, en coordinación con las entidades pertinentes,*

a los representantes peruanos ante los organismos internacionales de aviación civil; n) Ejecutar la política aérea nacional, así como negociar y suscribir acuerdos en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial; o) Aprobar la política y la estructura interna de la Dirección General de Aeronáutica Civil; p) Celebrar convenios de cooperación y asistencia técnica en materia aeronáutica ya sean nacionales o internacionales; y, q) Ejercer las demás atribuciones que le competan, según lo previsto por la presente Ley y su reglamentación.”

Además, el artículo 16 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, indica que, *“Las aeronaves civiles deben despegar o aterrizar en aeródromos públicos o privados debidamente autorizados. No rige esta obligación en los casos que autorice la Dirección General de Aeronáutica Civil.”* Y, el artículo 20 establece que, *“ 20.1 Ninguna aeronave nacional o extranjera puede realizar operaciones aéreas dentro del territorio nacional sin estar provista de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad y seguros vigentes, así como de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva. Las tripulaciones que la conduzcan deberán contar con las respectivas licencias habilitadas. 20.2 Si la aeronave transporta pasajeros o carga, el transportista debe contar con la relación de nombres de los pasajeros y sus lugares de embarque y destino y los documentos que correspondan a la carga transportada.”*

Según la Ley 27261, define al aeródromo como “el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie. Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados.”¹

También, es importante mencionar que, dentro del aeródromo, mayormente será la pista y zona de parada de las aeronaves, las cuales son “toda máquina que

¹ Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú. Art. 26.

puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.”²

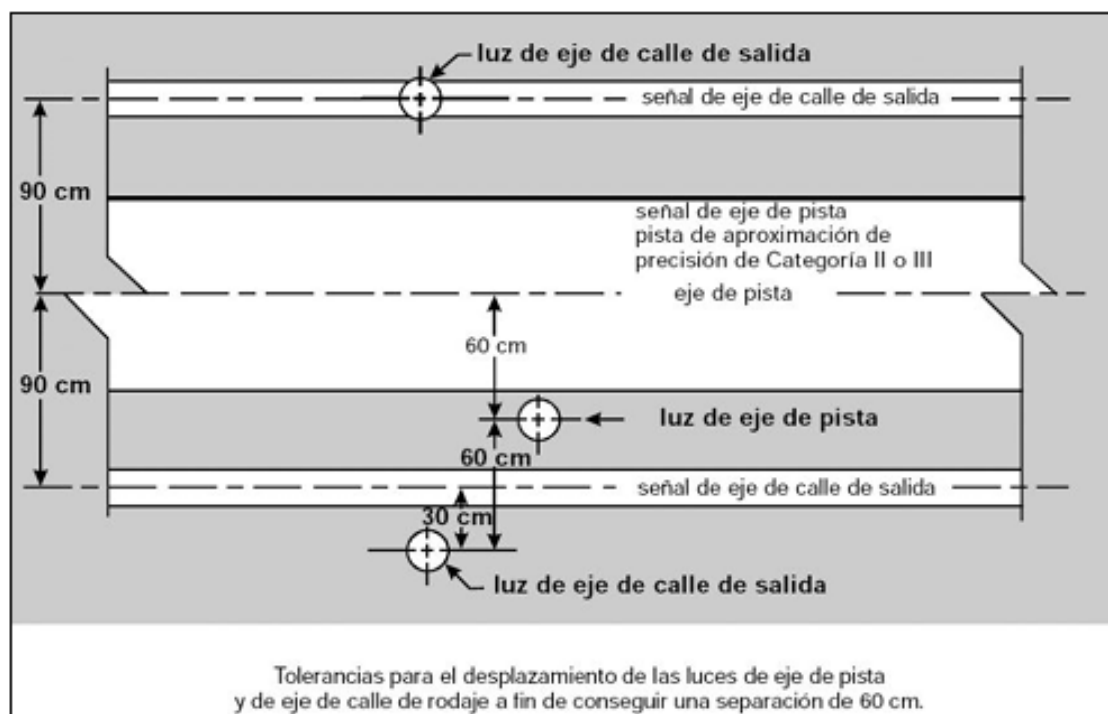
La autorización para la construcción de aeródromos públicos o privados, se otorga mediante una Resolución Directoral, por el cual “se evalúa que el diseño de los aeródromos públicos y privados cumplan con los parámetros (calidad del servicio, dimensiones, accesos, distribución de las infraestructuras aeroportuarias, entre otros), establecidos en las normas nacionales e internacionales, a fin de aprobar su implementación y/o construcción, en el que, se entiende infraestructura aeroportuaria a toda obra civil (torre de control, terminal de pasajeros, estación de bomberos, pista de aterrizaje, etc.) y/o equipamiento (luces de balizaje, rayos x, camiones contra incendios, faja transportadora, etc.) que permiten brindar el servicio de transporte de carga y pasajeros. El diseño de las infraestructuras e implementación del equipamiento debe obedecer a la normas y métodos recomendados internacionalmente a través de los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a las Regulaciones Aeronáuticas Peruanas (RAP) establecidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.”³

Para la construcción de un aeródromo, se debe tener a consideración características físicas de las pistas, las cuales son: “i) El número y orientación de las pistas de un aeródromo deben ser tales que el coeficiente de utilización del aeródromo no sea inferior al 95% para los aviones que el aeródromo esté destinado a servir; ii) El emplazamiento y la orientación de las pistas en un aeródromo deben seleccionarse, cuando sea posible, de modo que en las

² Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Norma Técnica Complementaria del año 2017.
LINK: chrome-extension://efaidnbmninnnibpcjpcglclefindmkaj/http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/P_recientes/9986.pdf

³ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). DGAC-021: Autorización para construcción de aeródromos públicos o privados, 2 de setiembre de 2024.
LINK: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/5947839-dgac-021-autorizacion-para-construccion-de-aerodromos-publicos-o-privados>

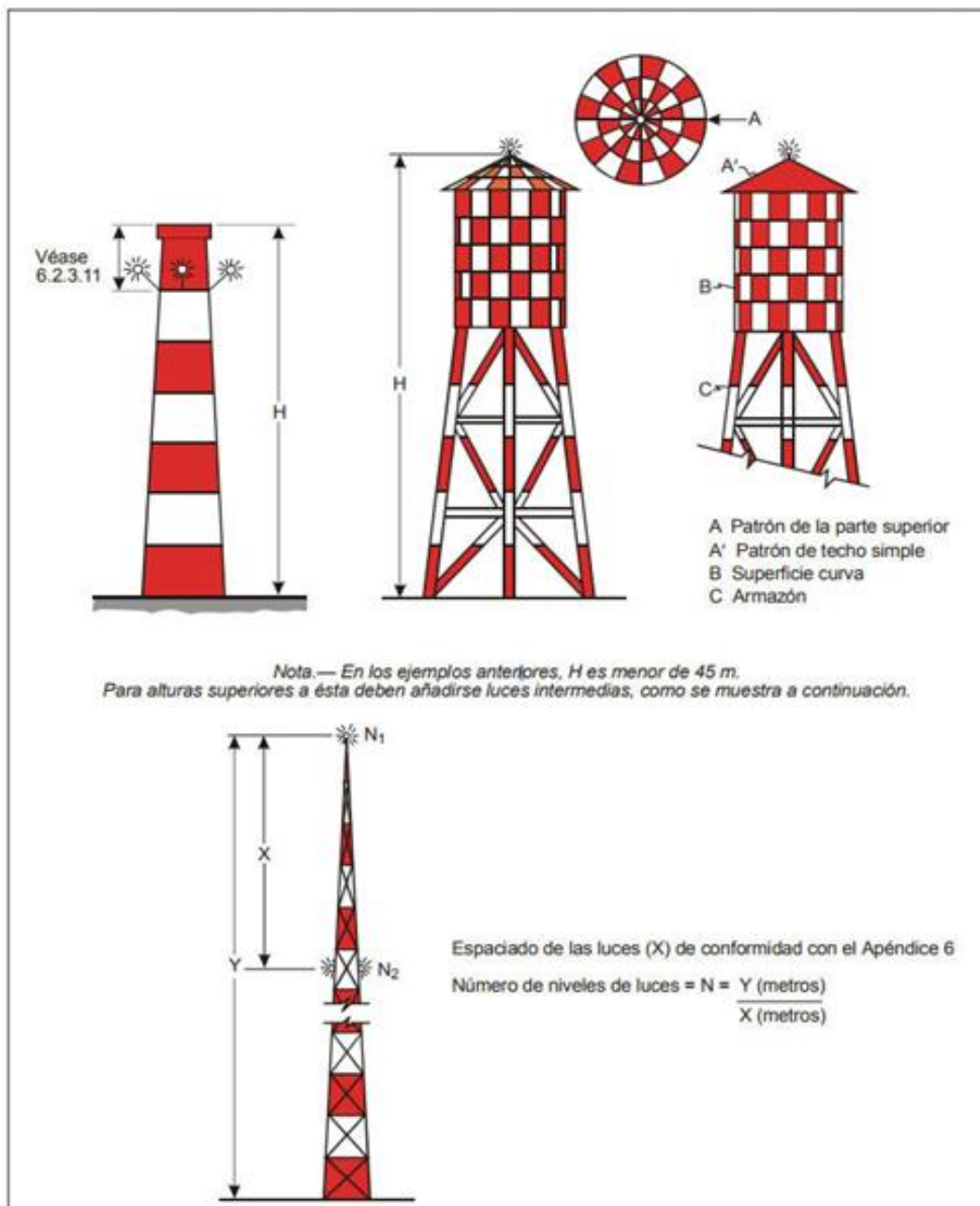
derrotas de salida y llegada se reduzca al mínimo la interferencia respecto a las zonas cuya utilización residencial está aprobada y a otras áreas sensibles respecto al ruido cerca del aeropuerto, a fin de evitar futuros problemas relacionados con el ruido; iii) Elección de la componente transversal máxima admisible del viento; v) La elección de los datos que se han de usar en el cálculo del coeficiente de utilización debe basarse en estadísticas confiables de la distribución de los vientos, que abarquen un período tan largo como sea posible, preferiblemente no menor de cinco años. Las observaciones deben hacerse por lo menos ocho veces al día, a intervalos iguales. Estos vientos son valores medios del viento”⁴, entre otros, detallados en la Regulación Aeronáutica del Perú - RAP 314 “Aeródromos” Volumen I “Diseño y Operaciones de Aeródromos” Nueva Edición, Revisión 002, Enmienda 2 y Volumen II “Helipuertos” Nueva Edición, Revisión 001, Enmienda 2, así como también se detallan las luces de eje de calle de rodaje en las pistas, tal como la siguiente imagen:



FUENTE: Resolución Directoral N°0488-2021-MTC/12. RAP 314, 14 de octubre de 2021

⁴ Resolución Directoral N°0488-2021-MTC/12, 14 de octubre de 2021.

También, en la citada regulación aeronáutica, se detalla el señalamiento e iluminación de estructuras elevadas con banderas, así como todo el diseño y operaciones que se debe tomar a consideración para la construcción del aeródromo en la Comunidad Campesina de Carhuapata.



FUENTE: Resolución Directoral N°0488-2021-MTC/12. RAP 314, 14 de octubre de 2021.

Es importante señalar que, existe un problema principal que demanda la construcción de un aeródromo en la Comunidad Campesina de Carhuapata, el cual es que actualmente a nivel de la región Huancavelica, existe una dependencia total del transporte terrestre, siendo el aeropuerto más cercano, el que se encuentra en la región de Junín, el cual es el Aeropuerto Francisco Carle de Jauja, que demanda un aproximado de siete (7) horas hasta la Comunidad Campesina de Carhuapata, generando un grave riesgo social a la población, principalmente en el sector salud, puesto que, las horas de viaje podrían poner en riesgo la vida de la población.

En ese sentido, resulta viable la construcción y funcionamiento de un aeródromo en la Comunidad Campesina de Carhuapata, puesto que, existe una demanda de hacer uso del transporte aéreo y, así se concrete el desarrollo en la región Huancavelica.

EFFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La vigencia de la presente Ley no contraviene ninguna normativa y se encuentra acorde del artículo 60 y, numeral 1 del artículo 102 de la Constitución Política del Perú, puesto que, permitirá la construcción y funcionamiento del aeródromo rural turístico de Rupacocha, ubicado en la Comunidad Campesina de Carhuapata de la provincia de Angaraes, región Huancavelica.

ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no irroga gasto adicional al erario nacional, por el contrario, con la construcción y funcionamiento del aeródromo rural turístico de Rupacocha, ubicado en la Comunidad Campesina de Carhuapata de la provincia de Angaraes, región Huancavelica, se mejorará el transporte, se crearán puestos de trabajo, lo que incrementará la actividad económica,

revalorizando el entorno turístico de la zona, promoviéndose el desarrollo de la región por medio de la integración territorial.

RELACIÓN CON LAS POLITICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

El Proyecto de Ley tiene vinculación directa con la **Octava Política de Estado del Acuerdo Nacional**: “Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú”, en la cual se establece que, nos comprometemos a desarrollar una integral descentralización política, económica y administrativa, transfiriendo progresivamente competencias y recursos del gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales con el fin de eliminar el centralismo. Construiremos un sistema de autonomías políticas, económicas y administrativas, basado en la aplicación del principio de subsidiariedad y complementariedad entre los niveles de gobierno nacional, regional y local del Estado, con el fin de fortalecer éstos últimos y propiciar el crecimiento de sus economías [...].”

También, tiene vinculación directa con la **Décima Política de Estado del Acuerdo Nacional**: “Reducción de la pobreza”, en la cual se establece que, nos comprometemos a dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, aplicando políticas integrales y mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas. Asimismo, nos comprometemos a combatir la discriminación por razones de inequidad entre hombres y mujeres, origen étnico, raza, edad, credo o discapacidad. En tal sentido, privilegiaremos la asistencia a los grupos en extrema pobreza, excluidos y vulnerables [...].”

Además, guarda relación con la **Décimo Primera Política de Estado del Acuerdo Nacional**: “Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación”, en el que se señala, nos comprometemos a dar prioridad efectiva a la promoción de la igualdad de oportunidades, reconociendo que en

nuestro país existen diversas expresiones de discriminación e inequidad social, en particular contra la mujer, la infancia, los adultos mayores, las personas integrantes de comunidades étnicas, los discapacitados y las personas desprovistas de sustento, entre otras. La reducción y posterior erradicación de estas expresiones de desigualdad requieren temporalmente de acciones afirmativas del Estado y de la sociedad, aplicando políticas y estableciendo mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas para toda la población [...]

Asimismo, guarda relación con la **Décimo Tercera Política de Estado del Acuerdo Nacional**: “Acceso universal a los servicios de salud y a la seguridad social”, en el que se señala, nos comprometemos a asegurar las condiciones para un acceso universal a la salud en forma gratuita, continua, oportuna y de calidad, con prioridad en las zonas de concentración de pobreza y en las poblaciones más vulnerables. Nos comprometemos también a promover la participación ciudadana en la gestión y evaluación de los servicios públicos de salud [...]

De igual forma, guarda relación con la **Décimo Cuarta Política de Estado del Acuerdo Nacional**: “Acceso al empleo, digno y productivo”, en el que se señala que, nos comprometemos a promover y propiciar, en el marco de una economía social de mercado, la creación descentralizada de nuevos puestos de trabajo, en concordancia con los planes de desarrollo nacional, regional y local. Asimismo, nos comprometemos a mejorar la calidad del empleo, con ingresos y condiciones adecuadas, y acceso a la seguridad social para permitir una vida digna. Nos comprometemos además a fomentar el ahorro, así como la inversión privada y pública responsables, especialmente en sectores generadores de empleo sostenible [...]

Finalmente, guarda relación con la **Décimo Octava Política de Estado del Acuerdo Nacional**: “Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica”, en el que se señala, nos comprometemos a incrementar la competitividad del país con el objeto de

alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles [...].”

Lima, enero de 2026