



**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE
INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL
AEROPUERTO DE ISCOZACÍN EN EL
DISTRITO DE PALCAZU, PROVINCIA DE
OXAPAMPA, DEPARTAMENTO DE PASCO**

El Grupo Parlamentario **Bancada Socialista**, a iniciativa del congresista que suscribe, **PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 22 literal c), 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente PROYECTO DE LEY:

FÓRMULA LEGAL

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA
CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO DE ISCOZACÍN EN EL DISTRITO DE
PALCAZU, PROVINCIA DE OXAPAMPA, DEPARTAMENTO DE PASCO**

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción del Aeropuerto de Iscozacín en el distrito de Palcazu, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco.

Artículo 2. Declaración de interés nacional y necesidad pública

Se declara de interés nacional y necesidad pública la construcción del Aeropuerto de Iscozacín en el distrito de Palcazu, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco, con la finalidad de promover el desarrollo económico, social y turístico de la región, mejorar la conectividad aérea de la selva central, facilitar el transporte de personas y mercancías, y fortalecer la integración territorial del país.

Artículo 3. Entidad competente

Se encarga al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), en coordinación con CORPAC S.A. y el Gobierno Regional de Pasco, la conducción del proceso de planificación, diseño, construcción y puesta en operación del Aeropuerto de Iscozacín, de conformidad con la normativa vigente en materia de infraestructura aeroportuaria.

Artículo 4. Estudios técnicos

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con las entidades competentes, deberá realizar los estudios técnicos especializados que comprenden:

- a) Estudio de factibilidad técnico-económica del proyecto aeroportuario.

- b) Estudio de demanda aeronáutica y proyección de tráfico aéreo.
- c) Estudio de impacto ambiental y certificación ambiental correspondiente.
- d) Estudio topográfico, geológico y geotécnico del terreno seleccionado.
- e) Expediente técnico de ingeniería de detalle del proyecto.
- f) Evaluación de sostenibilidad fiscal del proyecto, con informe previo favorable del Ministerio de Economía y Finanzas.

Artículo 5. Implementación del proyecto

Concluidos los estudios técnicos señalados en el artículo precedente y verificado el cumplimiento de los requisitos legales y técnicos establecidos, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones procederá con la ejecución del proyecto de construcción del Aeropuerto de Iscozacán, pudiendo implementar mecanismos de asociación público-privada o de inversión pública, según corresponda.

Artículo 6. Financiamiento

La implementación de lo dispuesto en la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de los pliegos correspondientes, recursos provenientes de cooperación técnica internacional, y/o mediante mecanismos de asociación público-privada, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Informe al Congreso de la República

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá informar semestralmente a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República sobre los avances en la implementación de la presente ley y el estado de ejecución del proyecto.

SEGUNDA. Plazo de implementación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tendrá un plazo máximo de trescientos sesenta y cinco (365) días calendario, contados a partir de la vigencia de la presente ley, para iniciar el proceso de elaboración de los estudios técnicos y presentar el cronograma de ejecución del proyecto.

TERCERA. Coordinación interinstitucional

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones coordinará con el Gobierno Regional de Pasco, la Municipalidad Provincial de Oxapampa, la Municipalidad Distrital de Palcazu y demás entidades competentes, para garantizar la adecuada implementación del proyecto y la participación de las autoridades locales y la población beneficiaria.

CUARTA. Participación ciudadana

En el proceso de planificación y ejecución del proyecto se garantizará la participación de la población del distrito de Palcazu y de la provincia de Oxapampa, de conformidad con lo establecido en la normativa vigente sobre participación ciudadana y consulta previa, cuando corresponda.

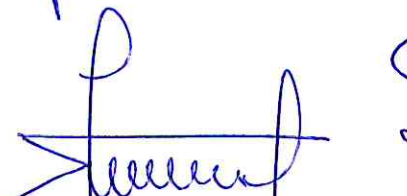
Lima, noviembre del año dos mil veinticinco

CONGRESISTAS

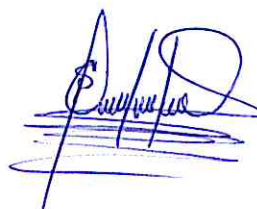

ALEX FLORES.


PASIÓN NEOMIAS DÁVILA ATANACIO
Congresista de la República


A. Gordon


ALEX FLORES.





**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE
INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD
PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL
AEROPUERTO DE ISCOZACÍN EN EL
DISTRITO DE PALCAZU, PROVINCIA DE
OXAPAMPA, DEPARTAMENTO DE PASCO**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

En la selva central del Perú, específicamente en el distrito de Palcazu, provincia de Oxapampa, departamento de Pasco, la distancia no se mide solamente en kilómetros. Se mide en horas de viaje por carreteras sinuosas que serpentean entre montañas cubiertas de neblina, en días perdidos cuando las lluvias convierten los caminos en ríos de lodo, y en oportunidades que nunca llegan porque el acceso es simplemente demasiado difícil.

La conectividad aérea no es un lujo para estas comunidades. Es una necesidad vital que puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte, entre el estancamiento económico y el desarrollo sostenible. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha reconocido esta realidad crítica al impulsar la construcción de cuatro nuevos aeropuertos en la selva peruana, con una inversión superior a los 620 millones de soles, incluyendo el aeropuerto de Oxapampa¹.

Sin embargo, el proyecto actual de aeropuerto en Oxapampa, aunque valioso, no resuelve completamente la problemática de conectividad del distrito de Palcazu. Este distrito, el más oriental y olvidado de la provincia, alberga a comunidades nativas Yáneshas y colonos que han forjado su vida en medio de la selva alta. La distancia entre Oxapampa ciudad y el distrito de Palcazu es considerable, y las condiciones climáticas y geográficas hacen que el acceso terrestre sea precario y, en muchas ocasiones, imposible durante la temporada de lluvias.

Respecto del distrito de Palcazu

Palcazu es un territorio de inmensa riqueza natural y cultural que forma parte de la Reserva de Biosfera Oxapampa-Asháninka-Yánesha, reconocida por la UNESCO en 2010. Esta reserva abarca 1.8 millones de hectáreas y constituye uno de los espacios más importantes para la conservación de la biodiversidad en el Perú.² La zona alberga

¹ Infobae. (2024). "MTC impulsa construcción de cuatro aeropuertos en la selva". 1 de agosto.

² SERNANP. (2023). "Reserva de Biosfera Oxapampa-Asháninka-Yánesha".

ecosistemas únicos, especies endémicas y comunidades indígenas que han mantenido una relación armónica con la naturaleza por generaciones.

El distrito produce cacao de alta calidad, café orgánico, achiote y productos forestales no maderables que tienen gran potencial en mercados nacionales e internacionales. La actividad económica principal es la agricultura familiar, complementada con la ganadería en pequeña escala y el aprovechamiento sostenible de recursos del bosque. Pero esta riqueza permanece encerrada, atrapada por la falta de conectividad que impide que los productos lleguen a los mercados en condiciones óptimas y que los productores accedan a servicios esenciales.

La ingeniera forestal Carolina Llerena, quien preside tanto la Red de Iniciativas de Áreas de Conservación de Oxapampa como el Colectivo Ecológico Amazonía Regenerativa, dedica sus esfuerzos especialmente al distrito de Palcazu, "uno de los más olvidados por su difícil acceso", pero que posee "un valor natural y cultural incalculable", pues ahí se encuentran 10 comunidades nativas yáneshas.³

La situación es paradójica: en pleno siglo XXI, comunidades enteras permanecen aisladas en una de las regiones más biodiversas del planeta, sin posibilidad de evacuar emergencias médicas rápidamente, sin acceso eficiente a mercados para sus productos, y sin conectividad real con el resto del país. Esta realidad no solo perpetúa la pobreza; niega a miles de peruanos su derecho fundamental a la igualdad de oportunidades.

PROBLEMÁTICA

En el caso de Palcazú, el puesto de salud local carece de los recursos para atender una emergencia neurológica compleja. El hospital más cercano está a horas de distancia por una carretera que en época de lluvias se vuelve intransitable. No hay ambulancia aérea cercana. La angustia de esa madre es la angustia de miles de familias en Palcazu.

Las evacuaciones aeromédicas han demostrado ser vitales en zonas remotas del Perú. En 2025, el Ministerio de Salud realizó 85 traslados aeromédicos en los primeros siete meses del año, un incremento del 325% respecto al mismo periodo del 2024, salvando vidas en situaciones donde el tiempo es crítico.⁴ La mayoría de estos traslados corresponden a emergencias pediátricas, maternas y casos de politraumatismos que requieren atención especializada urgente.

Sin embargo, la efectividad de estas evacuaciones depende críticamente de la existencia de infraestructura aeroportuaria adecuada. Como señala la Municipalidad Distrital de Constitución, vecina a Palcazu, aunque antes existía acceso aéreo que

³ Conservamos por Naturaleza. (2023). "Reserva de biósfera de Oxapampa: rumbo a la sostenibilidad".

⁴ Infobac. (2025). "Minsa ha realizado 85 traslados aeromédicos en 2025: 47% correspondió a niños y recién nacidos". 7 de agosto.

cubría rutas desde Oxapampa, Iscozacín, Pozuzo hasta Pucallpa, Junín y Lima. Esta situación es insostenible para una población que tiene derecho constitucional a la salud.

La Organización Mundial de la Salud estima que la respuesta inmediata en emergencias médicas puede evitar hasta el 50% de las muertes por lesiones traumáticas. En zonas remotas como Palcazu, la diferencia entre tener o no tener un aeropuerto cercano puede literalmente ser la diferencia entre la vida y la muerte. No podemos seguir permitiendo que nuestros compatriotas mueran por falta de infraestructura básica.

El potencial económico de Palcazu permanece como un gigante dormido. Los productores de cacao del distrito cultivan variedades de excelente calidad que podrían competir en mercados internacionales, pero el costo y tiempo de transporte terrestre hacen que sus productos pierdan competitividad antes de llegar a los centros de acopio principales. Un agricultor que cosecha café orgánico certificado debe esperar días para que su producto llegue a los mercados, perdiendo frescura y valor comercial en el proceso.

La provincia de Oxapampa registró en 2021 una producción de cacao de 4.7 mil toneladas, con un incremento de tres veces durante los últimos cinco años, impulsado principalmente por distritos como Palcazú, Puerto Bermúdez y Constitución. Este crecimiento exponencial demuestra el enorme potencial productivo de la zona, pero también pone en evidencia la urgente necesidad de infraestructura logística que permita capitalizar este desarrollo.

Un aeropuerto en Iscozacín transformaría radicalmente las dinámicas económicas del distrito. Los productos perecederos podrían llegar a Lima en horas en lugar de días. Los empresarios podrían visitar la zona con facilidad para establecer alianzas comerciales. Los productores tendrían acceso directo a capacitaciones técnicas y ferias comerciales en otras regiones. El turismo sostenible, que ya muestra crecimiento en Oxapampa con 48,492 visitantes en el periodo enero-julio 2021,⁵ podría expandirse hacia las maravillas naturales de Palcazu.

El Plan Estratégico de Desarrollo Económico Local de la provincia de Oxapampa 2024-2034 establece claramente que el desarrollo de la conectividad es fundamental para aprovechar las potencialidades económicas de la región. La Reserva de Biosfera Oxapampa-Asháninka-Yánesha ofrece "un abanico de oportunidades en beneficio de la provincia de Oxapampa y sus pobladores, desde la preservación de la biodiversidad, el adecuado uso de los recursos naturales, el desarrollo de la innovación en campos como la agricultura ecológica, el turismo sostenible".⁶ Pero estas oportunidades solo pueden materializarse con la infraestructura adecuada.

⁵ La República. (2021). "Selva central: apuestan por el turismo sostenible e interactivo tras la pandemia". 8 de noviembre.

⁶ BIOAY. (2024). "Inicio - BIOAY". <https://bioay.org/>

La integración nacional no es solo una aspiración retórica; es una necesidad práctica para construir un país donde todos los peruanos, sin importar dónde nacieron, tengan las mismas oportunidades de desarrollo. Las comunidades nativas Yáneshas de Palcazu han preservado su cultura, sus conocimientos ancestrales sobre el manejo del bosque, sus tradiciones y su cosmovisión. Pero este patrimonio cultural inmaterial corre el riesgo de perderse cuando las nuevas generaciones migran a las ciudades buscando oportunidades que su lugar de origen no puede ofrecerles.

Un aeropuerto no solo conecta espacios físicos; conecta personas, culturas, conocimientos. Permite que profesionales de la educación y la salud puedan rotar con mayor facilidad, garantizando servicios de calidad. Facilita que estudiantes de Palcazu puedan acceder a universidades e institutos en otras ciudades sin tener que abandonar completamente sus raíces. Hace posible que los sabios ancianos Yáneshas puedan compartir sus conocimientos con investigadores y académicos que estudian la etnobotánica y los sistemas agroforestales tradicionales.

La historia de la colonización de Oxapampa nos enseña valiosas lecciones. En 1857, colonos austro-alemanes fundaron Pozuzo, viviendo en aislamiento casi total hasta 1974, cuando la construcción de una carretera terminó su dependencia exclusiva de los recursos locales. Ese momento marcó el inicio de una nueva etapa de desarrollo, sin que por ello se perdiera la identidad cultural característica de estos pueblos colonos.⁷ Del mismo modo, la conectividad aérea puede impulsar el desarrollo de Palcazu respetando y fortaleciendo su identidad cultural.

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La presente ley no modifica ni deroga ninguna norma vigente. Se enmarca dentro del ordenamiento jurídico nacional, particularmente en armonía con la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, y su Reglamento; la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental; y las normas sobre contrataciones del Estado y proyectos de inversión pública.

La implementación de la presente ley se financiará con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de las entidades competentes, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público. El proyecto podrá ejecutarse mediante mecanismos de asociación público-privada o con recursos de cooperación técnica internacional, optimizando así el uso de recursos públicos.

III. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

3.1. Costos del proyecto

⁷ Capítulo 8 - Ocupación de la selva central del Perú". <https://www.oas.org/dsd/publications/Unit/oca27s/ch11.htm>

Los costos estimados del proyecto son los siguientes:

Concepto	Descripción
Estudios técnicos especializados	Comprende la elaboración del estudio de factibilidad técnico-económica, estudio de demanda aeronáutica, estudio de impacto ambiental, estudios topográficos, geológicos y geotécnicos, y expediente técnico de ingeniería de detalle. Estos costos serán asumidos por el MTC con cargo a su presupuesto institucional, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.
Construcción de infraestructura aeroportuaria	Incluye la construcción de pista de aterrizaje, plataforma de estacionamiento de aeronaves, calles de rodaje, terminal de pasajeros, torre de control, sistema de ayudas visuales y equipamiento de navegación aérea.
Adquisición de terrenos	Corresponde al proceso de saneamiento físico-legal y adquisición de los terrenos necesarios para la construcción del aeropuerto, estimados en aproximadamente 50 hectáreas. Este proceso se realizará conforme a la normativa vigente sobre expropiaciones y con el debido pago de indemnizaciones justas a los propietarios afectados.
Obras complementarias	Comprende la construcción de accesos viales al aeropuerto, sistemas de drenaje pluvial, cerco perimétrico, sistemas de seguridad, instalaciones eléctricas y sanitarias, y otras obras de infraestructura complementaria necesarias para la operación adecuada del terminal aéreo.
Costos operativos iniciales	Incluye la contratación de personal operativo (controladores aéreos, personal de seguridad, personal administrativo), mantenimiento de infraestructura y equipos, servicios básicos y seguros. La gestión operativa podrá estar a cargo de CORPAC S.A. u otro operador aeroportuario calificado.

3.2. Beneficios del proyecto

A continuación, se detallan los principales beneficios esperados:

Beneficio	Descripción
Salvamento de vidas mediante evacuaciones aeromédicas	Reducción crítica en el tiempo de respuesta para emergencias médicas, permitiendo evacuar pacientes en estado grave hacia hospitales especializados en Lima o Huancayo en menos de dos horas. Esto es particularmente vital para emergencias obstétricas, pediátricas, politraumatismos y enfermedades que requieren atención especializada urgente.
Impulso al turismo sostenible	Facilitación del acceso de turistas nacionales e internacionales a la Reserva de Biosfera Oxapampa-Asháninka-Yánesha, reconocida por UNESCO. El distrito de Palcazu alberga atractivos turísticos únicos: cataratas espectaculares, bosques primarios, comunidades nativas con turismo vivencial, y biodiversidad excepcional.
Desarrollo de cadenas productivas	Acceso eficiente a mercados para productos de alta calidad como cacao fino de aroma, café orgánico, achiote, palmito, frutas exóticas y productos forestales no maderables. El transporte aéreo de carga permitirá que productos perecederos lleguen frescos a los mercados de Lima, mejorando significativamente los ingresos de los productores locales.
Generación de empleo directo e indirecto	Durante la construcción del aeropuerto se generarán empleos directos en obra civil, y posteriormente empleos permanentes en operación del terminal aéreo (controladores, personal de seguridad, administrativos, mantenimiento). Indirectamente, se crearán empleos en servicios turísticos, transporte, comercio, agricultura y servicios conexos.
Reducción de costos de transporte	Disminución en los costos y tiempos de viaje para empresarios, profesionales, funcionarios públicos y ciudadanos que necesitan desplazarse desde o hacia Palcazu. Un viaje que actualmente toma entre 12 a 16 horas por vía terrestre (dependiendo de las condiciones climáticas) se reducirá a menos de una hora en vuelo.
Mejora en servicios de educación y salud	Facilitación de la rotación de profesionales de salud y educación, permitiendo que especialistas visiten regularmente el distrito para brindar atención y capacitación. Los estudiantes

Beneficio	Descripción
	de secundaria podrán acceder a universidades en otras ciudades sin perder contacto con sus familias.
Fortalecimiento de la gobernabilidad	Mejora en la presencia del Estado en una zona tradicionalmente olvidada, facilitando la supervisión de programas sociales, la implementación de proyectos de desarrollo, y la atención de demandas ciudadanas.

La experiencia de aeropuertos similares construidos en zonas amazónicas del Perú y de países vecinos demuestra que la inversión en infraestructura aeroportuaria genera retornos económicos y sociales. El aeropuerto se convertirá en un catalizador del desarrollo integral, sostenible y equitativo de Palcazu y de toda la provincia de Oxapampa.

IV. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se encuentra en directa relación con las siguientes Políticas de Estado establecidas en el Acuerdo Nacional⁸, que constituyen compromisos de largo plazo adoptados por las principales fuerzas políticas y sociales del país en el año 2002:

4.1. Octava Política de Estado: Descentralización política, económica y administrativa

La construcción del aeropuerto de Iscozacín se inscribe directamente en este objetivo, pues busca reducir las brechas de conectividad que perpetúan el aislamiento de zonas periféricas como Palcazu, garantizando que todos los peruanos, independientemente de su ubicación geográfica, puedan acceder a servicios esenciales y oportunidades de desarrollo.

4.2. Vigésimo Primera Política de Estado: Desarrollo en infraestructura y vivienda

Esta política compromete al Estado a fomentar el desarrollo de la infraestructura vial, aeroportuaria, portuaria y de telecomunicaciones, con criterios de sostenibilidad ambiental y eficiencia económica. La construcción del aeropuerto de Iscozacín contribuye directamente a cerrar esta brecha en una zona estratégica del país.

4.3. Decimotercera Política de Estado: Acceso universal a los servicios de salud

⁸ Acuerdo Nacional. Disponible en: <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado/politicas-de-estado-castellano/>

El aeropuerto de Iscozacín será fundamental para garantizar evacuaciones aeromédicas rápidas, traslado de personal médico especializado, y acceso a medicamentos e insumos críticos. En emergencias médicas, la diferencia entre tener o no tener un aeropuerto cercano puede significar la vida o la muerte de una persona.

4.4. Vigésimo Tercera Política de Estado: Política de desarrollo agrario y rural

La conectividad aérea permitirá que los productores de Palcazu transporten sus productos perecederos de alta calidad (cacao, café, frutas) a los mercados urbanos en condiciones óptimas, obteniendo mejores precios y fortaleciendo las cadenas productivas. Asimismo, facilitará el acceso a asistencia técnica especializada y capacitación.

4.5. Trigésimo Cuarta Política de Estado: Ordenamiento y gestión territorial

La construcción del aeropuerto debe enmarcarse en un proceso integral de planificación territorial que promueva el desarrollo sostenible, respete las áreas naturales protegidas, y considere la participación de las comunidades locales.