



ZEA CHOQUECHAMBI OSCAR

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

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

RECIBIDO

PROYECTO DE LEY N°
14193/2025-CR RU 2241385

11 MARZO 2026 10:36 a. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: TAGUILAR

LEY QUE ESTABLECE EL MECANISMO DE SUBVENCIÓN A LA TARIFA DE PASAJES AÉREOS CON DESTINO U ORIGEN EN LA CIUDAD DE IQUITOS Y OTRAS LOCALIDADES AISLADAS DE LA REGIÓN LORETO.

El Congresista **OSCAR ZEA CHOQUECHAMBI**, miembro del Grupo Parlamentario Somos Perú, en uso de sus atribuciones que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, concordado con el artículo 75° e inciso 2) del artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República propone el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República;

Ha dado la siguiente ley:

LEY QUE ESTABLECE EL MECANISMO DE SUBVENCIÓN A LA TARIFA DE PASAJES AÉREOS CON DESTINO U ORIGEN EN LA CIUDAD DE IQUITOS Y OTRAS LOCALIDADES AISLADAS DE LA REGIÓN LORETO.

Artículo 1°. - Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto la aplicación de un mecanismo de subvención a la tarifa de pasajes aéreos en las rutas con origen o destino en la ciudad de Iquitos y otras localidades de la Región Loreto que solo cuenten con conectividad aérea o fluvial.

Artículo 2°. - La finalidad de la presente ley es reducir el costo de la conectividad para los ciudadanos, promoviendo la integración, el desarrollo económico y el acceso a servicios esenciales.

Artículo 3°. - Ámbito de Aplicación

La subvención se aplicará a:

1. Vuelos nacionales regulares de pasajeros con origen o destino en el Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta de Iquitos.
2. Vuelos interregionales regulares que conecten a otras provincias de Loreto (ej. Yurimaguas, Contamana) con Iquitos y con la red nacional, cuya única o principal vía de conexión sea la aérea.

Artículo 4°. - Beneficiarios de la Subvención

Serán beneficiarios directos de la subvención:

1. Ciudadanos peruanos residentes permanentes en la Región Loreto, debidamente acreditados con su Documento Nacional de Identidad (DNI) con domicilio en la región.
2. Viajes por motivos esenciales (salud, educación, trámites de emergencia, etc.) de pobladores de zonas de difícil acceso, según criterios establecidos en el Reglamento.
3. La subvención podrá aplicarse a un número limitado de pasajes por vuelo y por año por beneficiario residente, para garantizar la disponibilidad y sostenibilidad del programa.

Artículo 5°. - Mecanismo de Subvención

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), implementará un mecanismo de subsidio a la demanda o a la oferta que garantice la reducción de un porcentaje fijo o un monto máximo de la tarifa aérea al público beneficiario, excluyendo tasas aeroportuarias e impuestos.

1. Subsidio a la Tarifa Base: La subvención se aplicará directamente a la tarifa base del pasaje aéreo.
2. Compensación al Transportista: El Estado establecerá los mecanismos para compensar a las aerolíneas por la diferencia entre la tarifa subvencionada pagada por el beneficiario y un costo de referencia establecido por el MTC, en base a la estructura de costos promedio del sector.
3. Transparencia: Las aerolíneas estarán obligadas a mostrar de forma explícita el monto de la subvención aplicada en el comprobante de pago.

Artículo 6°. - Creación del Fondo de Conectividad Amazónica (FOCONA)

Créase el Fondo de Conectividad Amazónica (FOCONA), bajo administración del MTC, destinado exclusivamente a financiar la subvención establecida en la presente Ley. Los recursos del FOCONA provendrán de:

1. Asignaciones presupuestales anuales del Tesoro Público.
2. Un porcentaje de los ingresos generados por tasas aeroportuarias de los aeropuertos que sirven a la Región Loreto.
3. Donaciones y recursos de cooperación técnica nacional e internacional.

Artículo 7°. - Control y Fiscalización

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) en sus competencias, serán responsables de la supervisión y fiscalización del cumplimiento de la presente Ley por parte de las empresas de transporte aéreo.

Las aerolíneas deberán presentar informes periódicos sobre la venta de pasajes subvencionados, garantizando la correcta aplicación del beneficio a los ciudadanos de Loreto.

Artículo 8°. - Obligaciones de las Empresas de Transporte Aéreo

Las empresas de transporte aéreo que operen las rutas subvencionadas están obligadas a:

1. Garantizar la disponibilidad de asientos subvencionados de forma equitativa.
2. No modificar o reducir la frecuencia de sus vuelos nacionales o interregionales como consecuencia de la aplicación del subsidio.
3. Implementar un sistema de venta que permita la fácil acreditación de la residencia del beneficiario.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única: El Poder Ejecutivo aprobará el Reglamento de la presente Ley en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario contados a partir de su publicación, estableciendo el porcentaje, el monto o la metodología exacta para el cálculo de la subvención, así como los mecanismos de acreditación de residencia y de compensación a las aerolíneas.



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/03/2026 11:11:21-0500



Firmado digitalmente por:
VALER PINTO Hector FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/03/2026 11:12:16-0500



Firmado digitalmente por:
ZEGARRA SABOYA Ana Zarith
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/03/2026 11:58:08-0500



Firmado digitalmente por:
GUTIERREZ TICONA Paul
Silvio FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/03/2026 14:26:10-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES GONZALES Alex
Antonio FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/03/2026 13:25:18-0500



Firmado digitalmente por:
MEDINA HERMOSILLA
Elizabeth Sara FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/03/2026 14:53:41-0500



Firmado digitalmente por:
ZEA CHOQUECHAMBI Oscar
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/03/2026 10:51:53-0500



Firmado digitalmente por:
PAZO NUNURA Jose Bernardo
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 10/03/2026 13:21:20-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. MARCO NORMATIVO

El proyecto de Ley se encuentra sustentado en los principios rectores de la Constitución Política del Perú (1993), que reconocen la igualdad, la integración y el bienestar general como fines esenciales del Estado.

Artículo 2, inciso 22: garantiza la libertad de tránsito dentro del territorio nacional.

Artículo 44: establece que uno de los deberes primordiales del Estado es promover el bienestar general y asegurar la plena vigencia de los derechos humanos, protegiendo la población y promoviendo la integración de la Nación.

Artículo 59: dispone que el Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de empresa, pero al mismo tiempo corrige las desigualdades que el mercado no puede resolver.

De acuerdo con estos principios, cuando una región del país —como Loreto— enfrenta condiciones estructurales de aislamiento que distorsionan el acceso equitativo a bienes y servicios, el Estado está no solo facultado, sino obligado constitucionalmente a intervenir con políticas diferenciadas que restablezcan la igualdad de oportunidades.

Asimismo, el marco legal vigente respalda la intervención del Estado en la promoción de la conectividad y el transporte equitativo:

La Ley N.º 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, reconoce que el transporte aéreo es un servicio de interés público, cuya prestación debe garantizar la continuidad, regularidad y acceso para todos los ciudadanos.



La Ley N.º 27783, Ley de Bases de la Descentralización, en sus artículos 4 y 6, dispone que el Estado debe promover la integración física, económica y social del territorio como condición indispensable del desarrollo regional.

El Decreto Legislativo N.º 757, Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada, faculta expresamente al Estado a aplicar subsidios directos o indirectos cuando sea necesario para corregir fallas de mercado y garantizar la equidad social.

La Política Nacional de Transporte Multimodal al 2030 (D.S. N.º 001-2021-MTC) fija como objetivo prioritario la accesibilidad territorial sostenible, reconociendo que las zonas amazónicas requieren mecanismos especiales de apoyo estatal.

La intervención propuesta, por tanto, no altera las reglas de libre competencia ni distorsiona el mercado, sino que se enmarca dentro de los principios de subsidiariedad y equidad, reconocidos por el Tribunal Constitucional en la Sentencia N.º 0008-2003-AI/TC, donde se precisa que el Estado puede actuar de manera directa para corregir desigualdades que impiden el pleno ejercicio de derechos fundamentales.

De esta manera, el proyecto busca restablecer la igualdad real en el acceso al transporte aéreo, garantizando que los ciudadanos de Loreto puedan movilizarse en condiciones semejantes a las del resto del país.

II. EXPERIENCIAS Y LEGISLACIÓN COMPARADA

La propuesta no surge en el vacío: Parte de ejemplos globales ya probados en lugares con acceso limitado por su ubicación. Donde otros Estados enfrentan realidades similares, han introducido ayudas económicas en los boletos de avión. Eso ayuda a mantener unidos territorios lejanos. La igualdad entre regiones también mejora con este tipo de apoyo. Funciona cuando las distancias separan más que kilómetros: separan oportunidades.

País	Programa / Norma	Descripción principal
España	<i>Bonificación del 75 % a residentes de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla (Ley 13/1996)</i>	Subsidio directo a la tarifa aérea y marítima para residentes insulares.
Chile	<i>Subsidio a Zonas Aisladas (MDSF, Decreto 28/2015)</i>	Compensación estatal a aerolíneas que operan rutas en regiones sin acceso terrestre; mecanismo de licitación pública.
Brasil	<i>Programa Voe Simples (ANAC, 2020)</i>	Incentivas rutas regionales mediante exenciones y subsidios cruzados a pasajeros en la Amazonía Legal.
Colombia	<i>Subsidios a rutas sociales aéreas (Resolución 3796/2017)</i>	Aplica compensaciones por asiento en vuelos a municipios sin conexión terrestre.

En 2020, el Manual de Transporte Aéreo Regional de la OACI mencionó ciertos sistemas como casos reales de obligaciones de servicio público. Estos diseños cumplen normas sobre competencia justa, además respetan criterios de utilidad colectiva. La organización mundial del aire los ve sin conflicto frente a reglas económicas básicas. Claro como el agua, aplicar ayudas solo al aire en regiones lejanas ha funcionado antes. Así lo muestran los hechos: este tipo de apoyo resulta posible. Además, sirve bien para unir mejor el país. Por eso forma parte razonable de las decisiones oficiales. A fin de cuentas, acerca a lugares distantes mediante vuelos accesibles.

Empezando por Loreto, usar esta estrategia en el Perú puede cambiar una larga historia de desigualdad entre regiones. Gracias a ello, quienes viven en la Amazonía podrían tener opciones de transporte y conexión similares a otros lugares del territorio nacional. Así, poco a poco, se acortan distancias marcadas hace décadas.

III. ANÁLISIS TÉCNICO Y OPERATIVO DE LA PROPUESTA

Gracias a esta iniciativa legal, ciertos vuelos podrían costar menos. Conectados mediante rutas desde Iquitos hacia zonas apartadas de Loreto, los pasajes se verían favorecidos. Un sistema selectivo de ayudas económicas entraría en funcionamiento. Su objetivo: facilitar el acceso al transporte aéreo para poblaciones alejadas. Así, regiones antes marginadas tendrían mayor vinculación con otros territorios nacionales.

Por un lado, esta decisión nace de querer arreglar un problema profundo en cómo funciona el aire, donde hay pocos vuelos y los gastos para operar son muy grandes. Eso ha frenado que los aviones acerquen a las personas; la idea es cambiar eso desde adentro, porque sin movimientos reales, todo sigue igual. El plan incluye formar el Fondo de Conectividad Amazónica (FOCONA) para ayudar en su puesta en marcha, el cual quedará a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Cada detalle técnico se ajusta a lo planeado desde un inicio.

3.1 Focalización del beneficio:

En Loreto solo tendrán acceso al beneficio quienes vivan allí oficialmente, especialmente si viajan por atención médica, estudios, empleo o situaciones urgentes. Así se evita que personas de fuera o visitantes reciban apoyo sin cumplir requisitos, mientras el dinero público va a quien realmente lo necesita. La intención es clara: usar los fondos para unir comunidades, no para cubrir gastos ajenos a ese propósito. Por eso las ayudas siguen reglas estrictas según lugar de residencia y razón del traslado. Solo así el sistema mantiene su enfoque realista y funcional desde el inicio.

3.2. Financiamiento sostenible:

Gracias al Tesoro Público, el FOCONA recibe parte de su dinero. Desde la DGAC llegan también ciertas tasas aeroportuarias. Otro tanto entra por apoyos internacionales; estos fondos caminan junto a iniciativas del BID para la



Amazonía. Todo esto aparece detallado en un informe del año pasado sobre vuelos en zonas selváticas.

3.3. Transparencia y control:

Gracias a OSITRAN y a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), habrá control sobre el sistema. Mientras tanto, ambas entidades revisarán las cifras subsidiadas. Así también, comprobarán si las compañías aéreas aplican el descuento al pasajero sin retenerlo por el camino.

3.4. Neutralidad competitiva:

Bajo normas claras, la ayuda llegará sin sesgos técnicos. Ninguna compañía aérea tendrá ventaja extraña. Quienes vuelen trayectos válidos entran al juego; cumplir las reglas abre la puerta. En pie de igualdad, todos compiten y la transparencia marca el paso. Los requisitos comunes son la llave; operar rutas permitidas da acceso. Sin favoritismos, todo queda en claro, pues las condiciones se aplican iguales para todas.

Después de aprobarse la ley, el MTC publicará un reglamento técnico en menos de tres meses. Eso detallará cómo se hará la acreditación y las condiciones para que una ruta pueda recibir apoyo. Parte del financiamiento dependerá de esos lineamientos y la vigilancia del gasto seguirá esas mismas normas establecidas. Este modelo organizativo hace posible cumplir con la ley sin perder claridad ni gastar de más, al tiempo que reduce los desequilibrios comerciales mientras llega a quienes viven más apartados.

IV. PROBLEMA PÚBLICO QUE QUEREMOS RESOLVER

En Loreto se encuentra una de las áreas más grandes y apartadas dentro de Perú. Iquitos, su ciudad central, vive separada del resto del país por ausencia de rutas viales estables. Allí apenas llegan aviones o embarcaciones como vínculo constante con otras regiones. Este corte limita los movimientos geográficos cotidianos e influye en cómo fluye la información y los bienes.

El documento oficial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, publicado en 2021, lo describe claro: la conectividad sigue siendo un reto estructural hasta 2030. Durante años, esta ubicación especial ha creado una separación marcada, afectando el dinero que entra a los hogares y la calidad de vida de los residentes. Volar resulta casi imposible para muchos pobladores de Loreto porque los boletos cuestan demasiado y las opciones son pocas o nulas. Según INDECOPI, viajar desde Lima hasta Iquitos cuesta mucho más que otras rutas largas dentro del país, subiendo entre 80 % y 150 % en comparación con Arequipa o Cusco. Esa diferencia no se debe solo a la distancia, sino a los pocos servicios disponibles dominados por unas pocas empresas.

Como resultado, los costos aumentan y los habitantes tienen menos alternativas, desequilibrio que MINCETUR menciona en su informe del Observatorio Turístico Nacional del año pasado. En pleno informe regional para Loreto (2025), el BCRP señaló que los alimentos y artículos esenciales pueden salir hasta un 30 % más caros allí, porque mover mercancías por avión encarece todo lo que llega. Quienes ganan poco terminan pagando mucho más solo por vivir lejos. Menos dinero entra a casa y cada viaje o compra pesa más en el bolsillo, acumulando dificultades. La ausencia de vías estables crea brechas entre regiones y complica el acceso a hospitales o escuelas, entorpeciendo el uso de los derechos constitucionales. El gobierno debe intervenir para equilibrar estas condiciones. Ante este panorama, surge esta iniciativa para crear un sistema selectivo que apoye el costo de vuelos internos, beneficiando a los habitantes de Loreto, particularmente en zonas remotas donde volar es la única manera confiable de llegar al resto del territorio nacional.

V. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

Desde que se analiza con los métodos del MEF, el apoyo en vuelos para quienes viven en Loreto rinde más de lo que cuesta. Así lo muestra la guía oficial sobre subsidios publicada en 2022: cada sol invertido genera un impacto superior. Gracias al marco técnico actual, esta política sale bien parada y supera las pruebas de eficiencia sin dificultad, entregando resultados medibles. Cada año,



unos 350,000 o hasta 400,000 viajeros residentes podrían ver mejoras, según cálculos del MTC y la DGAC.

5.1 Costos estimados

Cada año, el costo para las cuentas públicas oscila entre 60 y 80 millones de soles, monto que cambia según el nivel de subsidio establecido. La Dirección General de Presupuesto Público del MEF lo proyectó en 2024 bajo los supuestos oficiales vigentes. La gestión se mantiene baja porque usa lo que ya tienen MTC y OSITRAN para vigilar y regular, sin añadir estructuras nuevas o personal extra.

5.2. Beneficios directos

Un estudio reciente muestra bajadas en los precios de vuelos desde un mínimo del 25 % hasta alcanzar casi el 40 % cuando se aplica un respaldo limitado al costo inicial. El dato viene del análisis de INDECOPI incluido en su informe de competencia aérea de 2023. Representa entre 200 y 500 soles menos en cada pasaje redondo, dinero que suma posibilidades para cubrir necesidades básicas y permite viajes más seguidos para consultas médicas o estudios.

5.3. Beneficios indirectos

Gracias al transporte aéreo más barato, las regiones ganan movimiento en sus negocios, crece el turismo y el interés de inversión local. Por cada sol que se invierte, hay entre tres y cuatro soles que vuelven como beneficio para la gente, según datos del MTC de 2022. Además, el Estado ahorra en logística para mover equipos médicos y repartir vacunas, mejorando la gestión social y el uso de fondos públicos. Al crecer la demanda real, aparecerán más compañías aéreas, fomentando la competencia y bajando los costos a largo plazo. El beneficio para la sociedad es real y duradero, y los efectos van mucho más allá del gasto público inicial.

VI. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE EL ORDENAMIENTO JURÍDICO NACIONAL

La presente ley no deroga ni modifica normas existentes. Se integra armónicamente con la Ley de Aeronáutica Civil (Ley N.º 27261) y la Ley del



Sistema Nacional de Presupuesto (Ley N.º 28411), al incorporar un instrumento de política pública que promueve la equidad sin alterar la estructura presupuestaria ni las reglas de libre competencia.

VII. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La norma se enmarca dentro de la Política Nacional de Transporte Multimodal al 2030 y del Plan Nacional de Integración Territorial 2021–2030 (MTC, 2021), contribuyendo al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 9 y 10) sobre infraestructura y reducción de desigualdades.

En suma, la norma consolida un nuevo instrumento de política pública que promueve la inclusión territorial, la descentralización efectiva y la equidad en el acceso a la movilidad nacional.